



گریدور زنگ زور
در سایه رقابت قدرت‌های بزرگ
فرصت‌ها و تهدیدها

آذر ماه ۱۴۰۴

گزارش شماره (۹)

پیش‌گفتار

در عصر جهانی‌شدن، کریدورها و مسیرهای ترانزیتی بیش از هر زمان دیگری نقشی تعیین‌کننده در توسعه اقتصادی و نفوذ ژئوپلیتیکی کشورها ایفا می‌کنند. این مسیرها نه تنها جریان کالا و انرژی را تسهیل می‌نمایند، بلکه به عنوان ابزارهایی راهبردی برای افزایش قدرت نرم، نفوذ سیاسی و تقویت موقعیت منطقه‌ای کشورها عمل می‌کنند. دولت‌هایی که توانایی مدیریت و بهره‌برداری مؤثر از این مسیرها را دارند، می‌توانند با کنترل جریان‌های تجاری و انرژی، ثبات داخلی و پیوندهای فرامرزی خود را ارتقا بخشند و جایگاه خویش را در رقابت قدرت‌های بزرگ تثبیت کنند.

در این چارچوب، بحث‌های گسترده و بعضاً مناقشه‌برانگیز پیرامون **کریدور زنگ‌زور** ما را بر آن داشت تا مطالعه‌ای علمی و بی‌طرفانه در این خصوص انجام دهیم. این کریدور که سابقه‌ای تاریخی در دوران اتحاد جماهیر شوروی دارد، یکی از مسیرهای استراتژیک قفقاز جنوبی به شمار می‌رود. اهمیت آن صرفاً به اتصال جمهوری آذربایجان و نخجوان محدود نیست؛ بلکه به عنوان یک گلوگاه ترانزیتی میان اروپا و آسیا، نقشی تعیین‌کننده در توزیع منابع، جریان‌های تجاری و شکل‌دهی به توازن قدرت در منطقه ایفا می‌کند.

این پژوهش با رویکردی تحلیلی و اتکا بر منابع معتبر، به بررسی فرصت‌ها و چالش‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی کریدور زنگ‌زور در محورهای انرژی، حمل‌ونقل و مبادلات تجاری می‌پردازد. تحلیل نقش‌آفرینی قدرت‌های بزرگ در اجرایی شدن این پروژه می‌تواند تصویری جامع از جایگاه آن در معادلات منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای ارائه دهد. با این حال، پرسش کلیدی آن است که منافع ایران در این پروژه چیست و چگونه می‌توان جایگاه راهبردی کشور را در شبکه حمل‌ونقل جهانی و منطقه‌ای تقویت کرد؟ ایران که در نظریه‌های هارتلند و ریملند جایگاهی استراتژیک دارد، این ظرفیت را دارد که فرصت‌های ترانزیتی منطقه را به پשתوانه‌ای برای توسعه پایدار و افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی خود بدل سازد.

سیدباقر شریف‌زاده

رئیس مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی تبریز

مقدمه

کریدور زنگ‌زور، که ایده آن ریشه در دوران اتحاد جماهیر شوروی دارد، همواره یکی از محورهای بحث‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی در منطقه قفقاز جنوبی بوده است. در آن دوران، هدف اصلی پروژه، ایجاد اتصال میان بخش اصلی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان از طریق احداث مسیر ریلی در منطقه زنگ‌زور ارمنستان بود. این مسیر، اگرچه فاصله ارتباطی میان باکو و نخجوان را از مسیرهای طولانی ایران، ترکیه یا گرجستان به ۴۰ کیلومتر کاهش می‌داد، به دلیل تنش‌های تاریخی و سیاسی میان ایروان و باکو هرگز محقق نشد. منطق اقتصادی شوروی، که بر ایزولاسیون داخلی و یکپارچگی مردم شوروی استوار بود، راهروی زنگ‌زور را عمدتاً به عنوان مسیر مسافری و تا حدی به عنوان مسیر حمل بار تلقی می‌کرد، چرا که تجارت فرامرزی این ناحیه سهم اندکی در جریان کل اقتصادی اتحاد جماهیر شوروی داشت.

با فروپاشی شوروی در اوایل دهه ۱۹۹۰، جریان‌های تجاری جمهوری‌های سابق به سمت همسایگان بازگشت و اهمیت اقتصادی مسیرهای ترانزیتی منطقه افزایش یافت. در دهه‌های اخیر، تحولات ژئوپلیتیکی، به ویژه آغاز جنگ روسیه – اوکراین در فوریه ۲۰۲۲ و فروپاشی دولت سوریه در دسامبر ۲۰۲۴، این منطق تاریخی را دگرگون کرده و موجب بازنگری جدی در قابلیت و کارآمدی مسیرهای حمل‌ونقل شده است. قفقاز جنوبی اکنون به‌عنوان یکی از مناطق کلیدی و جذاب برای اتصال اروپا و آسیا مطرح است و همسایگان آن – روسیه، ترکیه و ایران – نقش مهمی در رقابت‌های قدرت منطقه‌ای دارند.

این پژوهش با تکیه بر جمع‌بندی نظام‌مند مطالعات موجود، به بررسی اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی و ارزش بالقوه کریدور زنگ‌زور می‌پردازد و تلاش می‌کند با رویکرد علمی و بدون هرگونه سوگیری، واقعیت‌ها و چشم‌اندازهای اقتصادی – سیاسی منطقه را بدون اغراق نشان دهد. مباحث این مطالعه بر پایه دو محور انرژی و مبادلات تجاری انجام شده است و تلاش شده است تا بازیگران اصلی منطقه و منافع آنان در این کریدور مورد بررسی قرار گیرد. بدون شک این مطالعه نیازمند مطالعات تکمیلی است و در این راستا نظرات صاحب‌نظران و اساتید دانشگاه می‌تواند تکمیل‌کننده این گزارش باشد.

ایده کریدور زنگ زور

در آغاز مواجهه ارمنستان و آذربایجان بر سر قره‌باغ، وزارت خارجه آمریکا، با نمایندگی «پل گلوب» از دفتر اطلاعات و تحقیقات، پیشنهاد داد برای ایجاد راهرو میان دو بخش آذربایجان تمام یا بخشی از قره‌باغ مبادله گردد. برخی منابع، وزیر خارجه وقت ترکیه، هیکمت جتین، را مؤلف این طرح می‌دانند. اما این رویکرد برای ارمنستان قابل قبول نبود و همان سال جنگ اول قره‌باغ آغاز شد که با پیروزی نظامی ایروان، اشغال یک‌چهارم خاک آذربایجان و کنترل ارمنستان بر قره‌باغ پایان یافت.

وضعیت برای ۲۷ سال به همین شکل باقی ماند تا اینکه در سال ۲۰۲۰، جنگ دوم قره‌باغ با شکست کامل ارمنستان پایان یافت، همه سرزمین‌های اشغالی بازگشت و ایروان به لحاظ سیاسی به شدت تضعیف شد. توقف تانک‌های آذربایجان در مرز ارمنستان فرصت توافق صلح را ایجاد کرد که شامل پذیرش تمامیت ارضی آذربایجان توسط ایروان (که رئیس‌جمهور ارمنستان در آوریل ۲۰۲۳ به طور لفظی به آن اشاره کرد)، تعیین مرز و وضعیت راهروی زنگه‌زور بود.

ماده ۹ توافق آتش‌بس ۱۰ نوامبر ۲۰۲۰ تصریح می‌کند:

«جمهوری ارمنستان امنیت حمل‌ونقل میان مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را تضمین می‌کند تا حرکت شهروندان، وسایل نقلیه و کالاها در هر دو جهت بدون مانع انجام شود».

بلنک (2022)، عضو ارشد مؤسسه مطالعات سیاست خارجی آمریکا، معتقد است که در بستر جنگ اوکراین، ارمنستان دیگر نمی‌تواند ساخت یک مسیر حمل‌ونقلی حیاتی میان اروپا و آسیا — یعنی کریدور زنگه‌زور — را به تعویق بیندازد. همچنین، دی وال (2021)، عضو ارشد اندیشکده کارنگی اروپا که متخصص در حوزه اروپای شرقی و قفقاز است، معتقد است که نتایج جنگ دوم قره‌باغ نیز برای نخستین بار در یک نسل، چشم‌اندازهای جدیدی برای روابط تجاری و همکاری اقتصادی در منطقه گشوده است.

در زمان نگارش این گزارش، دالان ترامپ — که رسماً «مسیر ترامپ برای صلح و رفاه بین‌المللی» (TRIPP) نامیده می‌شود — بر اساس توافق صلح تاریخی ارمنستان و آذربایجان در ۸ اوت ۲۰۲۵ ایجاد و به‌عنوان یکی از اجزای کلیدی این توافق به رسمیت شناخته شده است.

بخش اول: نقش لجستیک خطوط هیدروکربن در اجرایی شدن کریدور زنگ زور

با آغاز اقدامات نظامی گسترده روسیه علیه اوکراین در فوریه ۲۰۲۲ و تحریم‌های گسترده علیه بخش نفت و گاز روسیه مسیر لجستیک هیدروکربنی دچار اختلال شد.

در سال ۲۰۲۴، نفت روسیه که از طریق خط لوله دوستی^۱ اوکراین^۲ به اروپا منتقل می‌شد به کمترین میزان از سال ۲۰۱۴ (۱۱،۳۶ میلیون تن) رسید. در ۳۰ آگوست سال ۲۰۲۵، میخایلو پودولیاک، مشاور دفتر رئیس‌جمهور اوکراین، اعلام کرد که اوکراین در سال ۲۰۲۵ کاملاً انتقال نفت و گاز روسیه را متوقف خواهد کرد، ولی اگر کشورهای اروپایی بخواهند گاز از قزاقستان یا آذربایجان دریافت کنند، اوکراین حاضر است انتقال را تسهیل کند، مشروط بر اینکه پایه‌های لجستیکی و قانونی و قراردادها فراهم باشد. روز بعد، الکسی چرنیشوف، مدیرعامل شرکت دولتی انرژی اوکراین (Naftogaz)، این موضوع را تکذیب کرد و تأکید کرد که کیف شریک قابل اعتماد اروپا باقی می‌ماند. پس از آن، دفتر رئیس‌جمهور اوکراین اعلام کرد که آمادگی دارد تحویل نفت از طریق خط لوله «دوستی» را تا سال ۲۰۲۹ انجام دهد.

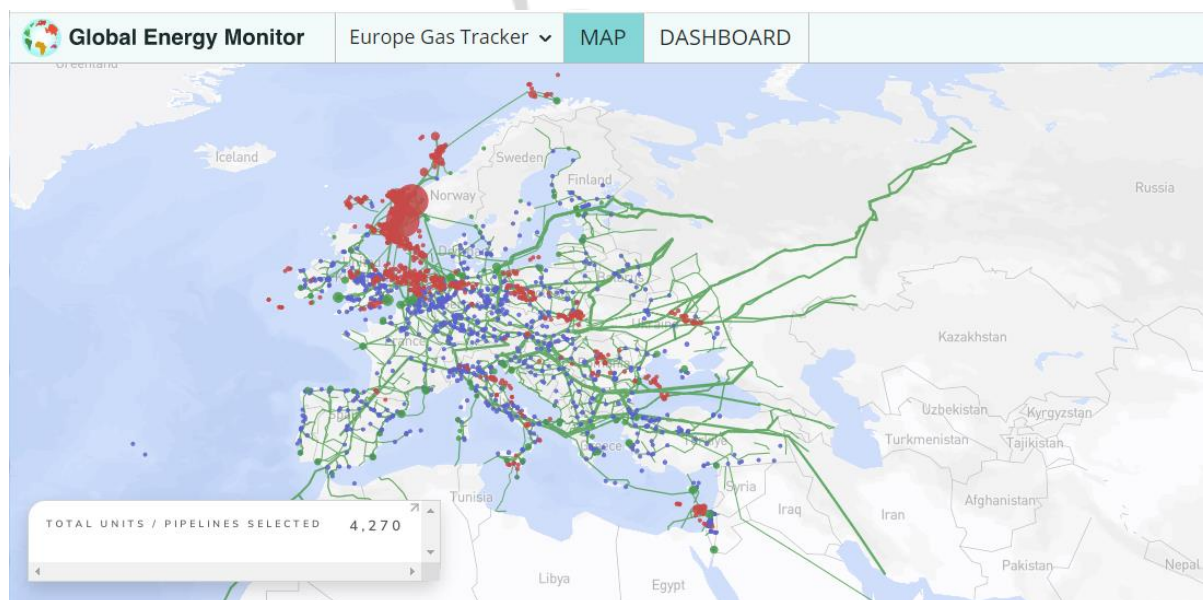
¹ Druzhba

^۲ شاخه جنوبی آن از غرب اوکراین عبور کرده و به کشورهای اروپای شرقی می‌رسد.

تغییرات بزرگی که طی دهه‌ها در سیستم لجستیک هیدروکربن شکل گرفته بود، با تحریم‌های اعمال شده علیه روسیه، وارد فاز جدیدی شد.

برای بررسی موضوع منطقی خواهد بود موضوع انرژی، با اروپا - که سهم ۱۳,۲ درصدی از تولید ناخالص داخلی جهانی را داراست^۳ آغاز گردد. اروپا به عنوان یکی از بزرگترین واردکنندگان نفت و گاز، بخشی از انرژی خود را از روسیه تأمین می‌کند.

نقشه ۱: خطوط انتقال گاز به اروپا



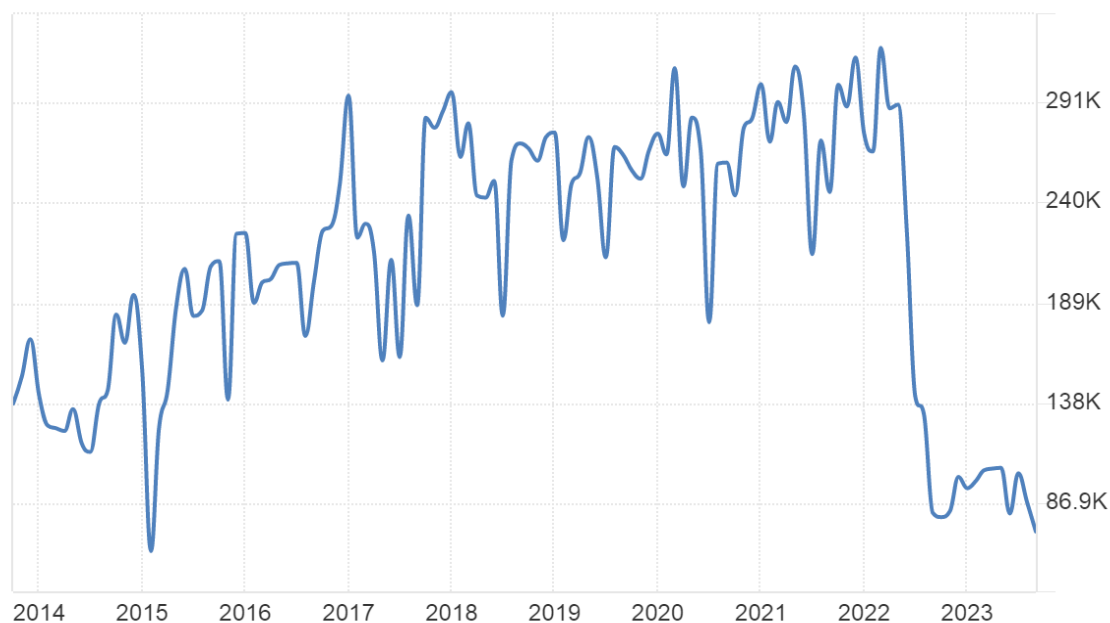
نقشه ۲: خطوط انتقال نفت به اروپا



³ <https://www.worldeconomics.com>

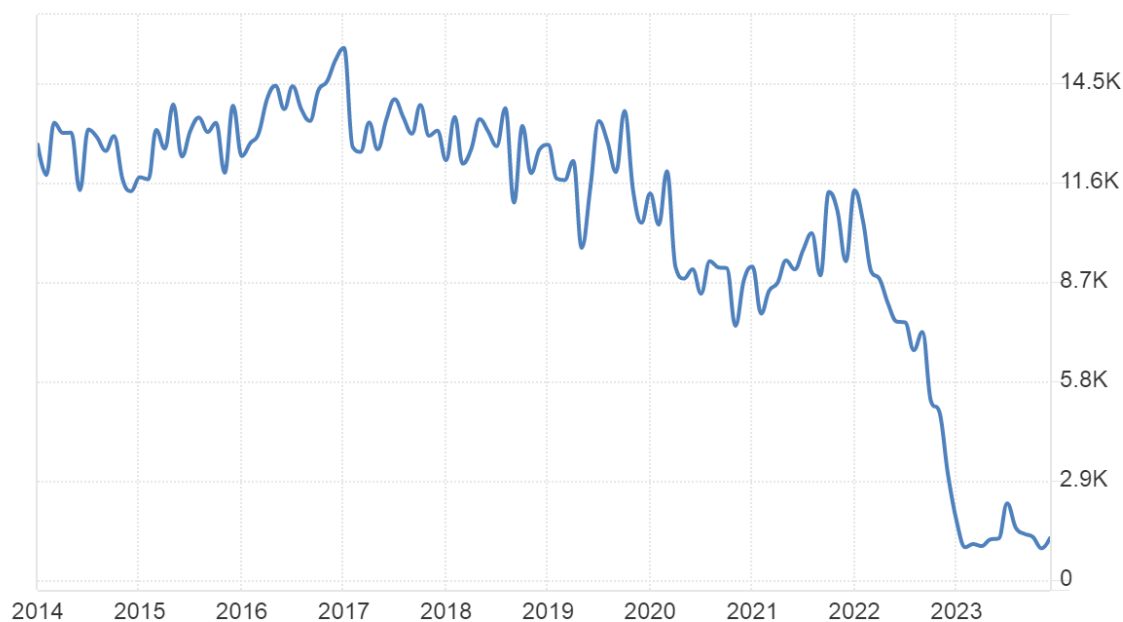
بعد از جنگ اوکراین، این اتحادیه -علیرغم استراتژی‌های تخفیفی روسیه- واردات نفت و گاز خود از روسیه را به شکل قابل توجهی کاهش داد.

EU Natural Gas Imports from Russia - Terajoule



Source: tradingeconomics.com | EUROSTAT

EU Crude Oil Imports from Russia - Thousand Tonnes

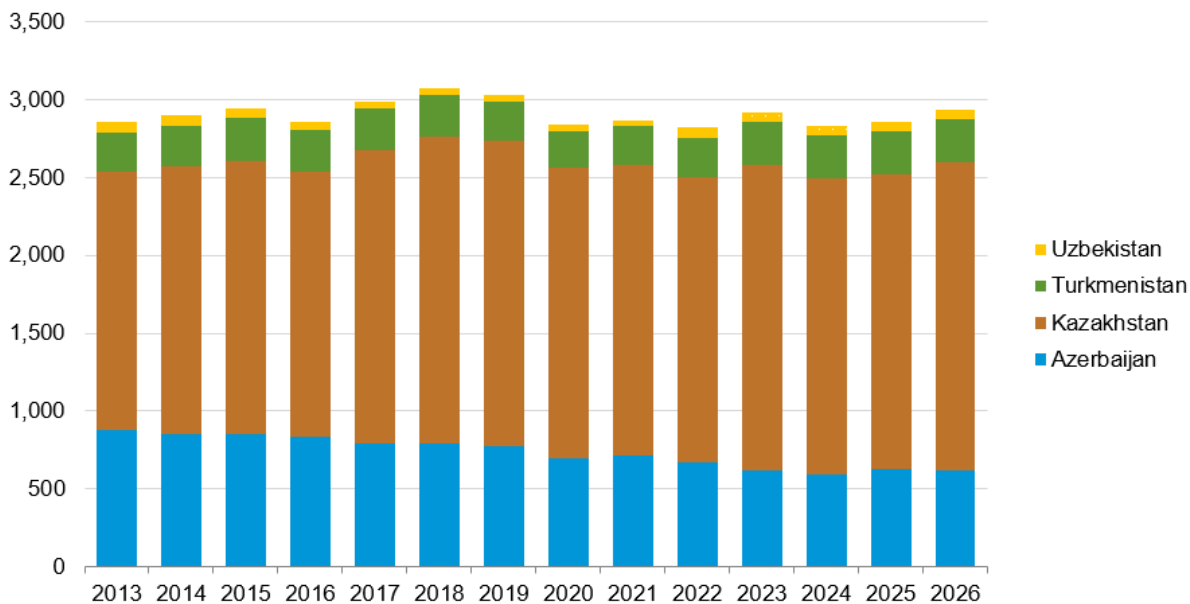


Source: tradingeconomics.com | EUROSTAT

لذا تقاضای اروپا برای نفت و گاز غیرروسی از شرق - شامل منابع آذربایجانی، قزاقی و ترکمنی - و مسیر غیرروسی آن‌ها، به‌طور قابل توجهی جذاب‌تر شده است.

تولید نفت و سایر سوخت‌های مایع در منطقه دریای خزر

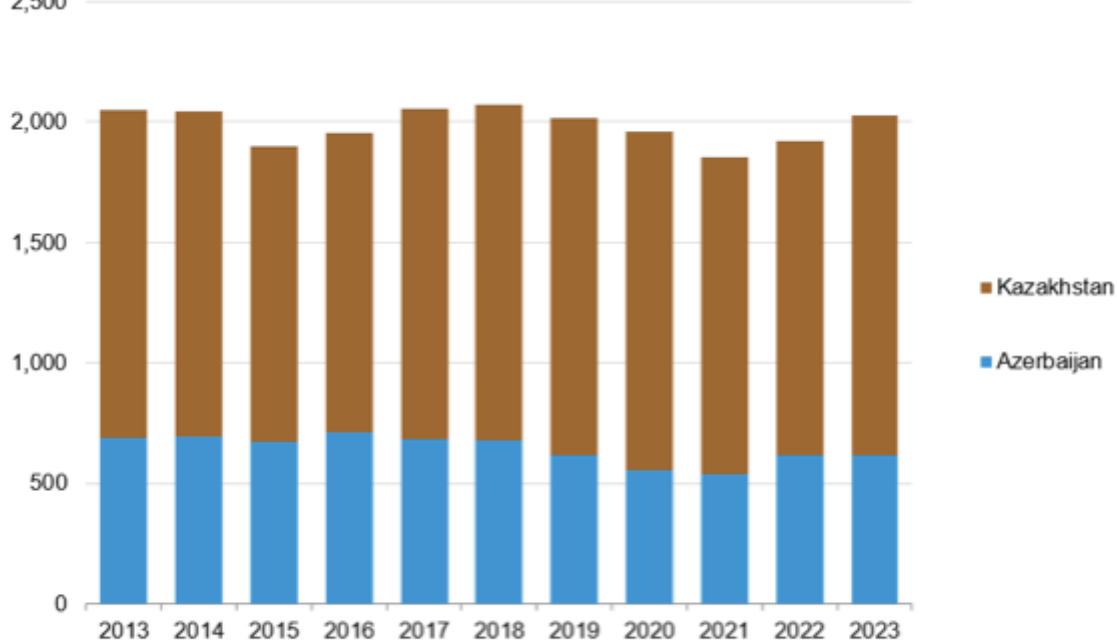
thousand barrels per day



Data source: U.S. Energy Information Administration, *International Energy Statistics and Short-Term Energy Outlook*
 Note: Data for 2025 and 2026 are forecast in the *Short-Term Energy Outlook*. Excludes production in Iran and Russia.

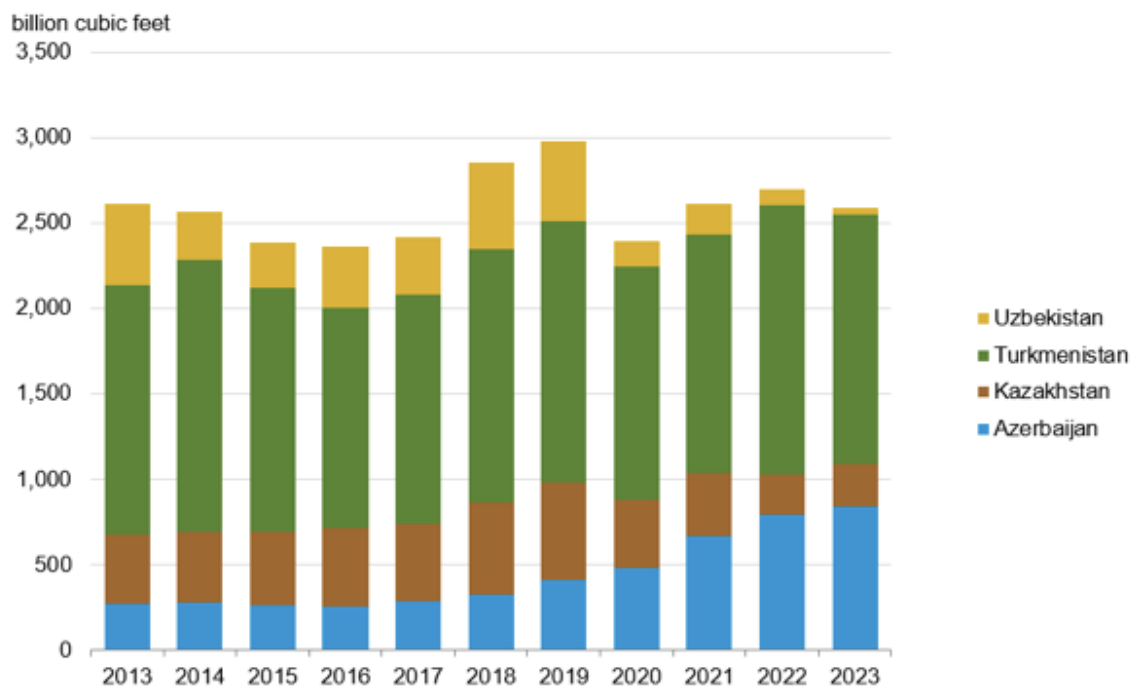
صادرات نفت منطقه دریای خزر

thousand barrels per day



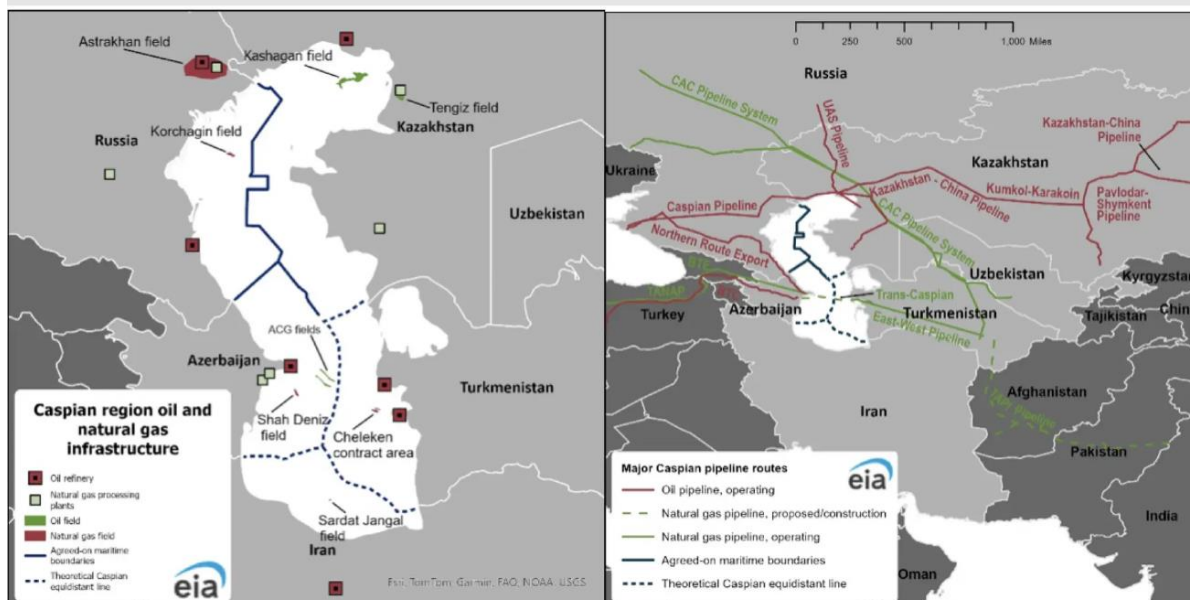
Data source: Azerbaijan: EIA International Energy Statistics and Vortexa. Kazakhstan: Global Trade Tracker
 Note: Excludes Iran and Russian exports

صادرات گاز طبیعی منطقه دریای خزر



Data source: U.S. Energy Information Administration, International Energy Statistics
Note: Excludes Iran and Russian exports

نقشه ۳ - مسیرهای انتقال انرژی در حوزه دریای خزر^۴



⁴ <https://www.gisreportsonline.com/r/kazakhstan-caspian-exports>

در ادامه، موضوع لجستیک انرژی با برنده جنگ دوم قره‌باغ یعنی آذربایجان ادامه می‌یابد. گاز آذربایجان از طریق سه خط لوله به اتحادیه اروپا می‌رسد: خط لوله «باکو-تفلیس-ارزروم»، خط لوله TANAP که از ترکیه تا مرز یونان ادامه دارد و خط لوله TAP که یونان، آلبانی و جنوب ایتالیا را متصل می‌کند.

مسیر لجستیکی نفت آذربایجان به اروپا متنوع‌تر است. این مسیر شامل مسیرهای روسیه (باکو - گرزی - تیکورستک - نووروسییسک، معروف به خط لوله نفت اولیه شمالی)، مسیر گرجستان (باکو - تفلیس - سوپسا، معروف به خط لوله نفت اولیه غربی) و مسیر ترکیه باکو-تفلیس-جیهان یا (BTC) می‌شود.

دیگر بازیگر لجستیک هیدروکربنی منطقه خزر یعنی قزاقستان - یکی از ۵ کشور برتر تأمین کننده نفت و گاز اروپا- است. این کشور بخش عمده نفت خود را از طریق خط لوله کنسرسیوم کاسپین (CPC) صادر می‌کند. این خط لوله از میدان‌های نفتی غرب قزاقستان (مانند تنگیز) آغاز شده و به بندر نووروسییسک در دریای سیاه روسیه می‌رسد.

مسیر دوم، خط لوله باکو - تفلیس - جیهان (BTC) است. نفت قزاقستان ابتدا از بنادر آکتائو یا کوریک در دریای خزر به باکو منتقل شده و سپس از طریق BTC به دریای مدیترانه و اروپا صادر می‌شود. دولت قزاقستان برنامه دارد ظرفیت این مسیر را به طور قابل توجهی افزایش دهد و حتی به حدود ۲۰ میلیون تن در سال برساند.

علاوه بر این دو مسیر اصلی، بخشی از نفت قزاقستان از طریق خطوط فرعی دیگر مانند آتیرائو-سامارا، به چین منتقل می‌شود. در مورد گاز طبیعی، قزاقستان هنوز مسیر مستقیمی به اروپا ندارد. گاز این کشور عمدتاً از طریق شبکه Central Asia-Center (CAC) به روسیه صادر می‌شود و سپس توسط روسیه به اروپا باز صادر می‌گردد. بنابراین برخلاف نفت، قزاقستان در حوزه گاز به روسیه وابسته است.

و سومین بازیگر لجستیک هیدروکربنی خزر ترکمنستان - دارنده چهارمین ذخایر گاز جهان - است. این کشور از طریق ۴ خط Central Asia-Center با ظرفیت سالانه ۴۵ میلیارد متر مکعب (به روسیه)، از طریق دو خط لوله Korpjeje-Kurtkuyu و Dauletabad-Sarakhs-Khangiran با مجموع ظرفیت ۲۰,۵ میلیارد متر مکعب (به ایران)، و از طریق خط لوله Central Asia-China Pipeline با ظرفیت سالانه ۴۰ میلیارد متر مکعب (به چین) گاز صادر می‌کند.

واردات نفت اروپا - تن

ترکمنستان	روسیه	قزاقستان	ایران	آذربایجان	
478325	117532691	44152246		21221023	2015
1604035	129098666	44515373	209386	30874151	2016
298413	124535648	50059941		29588923	2017
0	113954619	48594218		27499916	2018
569191	112042398	44018288		30271289	2019
729656	95269085	45197534		28745632	2020
65015	89658860	42915515		27024721	2021
60876		38179694		25390825	2022
34826		46607556		25908953	2023
57300		57116169		23596135	2024

تحلیل اقتصادی و بخش‌محور این مسیرها هدف این مطالعه نیست؛ از نظر ژئوپلیتیکی مهم است که به طور عمده این مسیرها از خاک گرجستان یا روسیه عبور می‌کنند. جهت‌گیری سیاسی گرجستان، (که طی سال‌های گذشته به سمت اتحادیه اروپا گرایش داشت)، تغییر کرده و به سمت تقویت روابط با روسیه چرخیده است. دلیل این امر تغییر تمایلات جامعه مدنی گرجستان

نیست، بلکه عمل‌گرایی نخبگان اقتصادی گرجی است که کسب‌وکارشان عمدتاً به روسیه متکی است. از آغاز درگیری در جنوب‌شرق اوکراین، مسکو سیگنال‌های واضحی به حلقه‌های تجاری تفلیس ارسال کرده است. در نتیجه، ریسک‌های سیاسی در مسیر گرجستان چندین برابر شده و مزایای خط لوله‌ای که از گرجستان عبور نمی‌کند - یعنی کریدور زنگزور - به همان نسبت افزایش یافته است. مسیر زنگزور نقش تعیین‌کننده‌ای نیز در روابط ترکیه و آذربایجان دارد. مرز ترکیه و نخجوان، می‌تواند آنکارا را به دروازه‌ی استراتژیک تأمین هیدروکربن تبدیل کند. این مسیر، نیاز به عبور از گرجستان ناپایدار را برطرف کرده، وابستگی به طرح‌های سیاسی روسیه را کاهش می‌دهد و تأمین انرژی شرق ترکیه را از مرز پرتنش سوریه کمرنگ می‌کند. پرواضح است در شرایطی که ایران و روسیه با تحریم‌های نفت و گاز روبرو هستند عزم جمعی صادرکنندگان و واردکنندگان نفت منطقه بر این باشد کریدور زنگ زور به بهره‌برداری برسد.

بخش دوم: مبادلات تجاری

وضعیت منطقه‌ای در سایه رقابت قدرت‌های بزرگ

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و شکل‌گیری کشورهای مستقل جدید، منطقه قفقاز جنوبی بار دیگر به صحنه رقابت قدرت‌های جهانی تبدیل شد. قفقاز جنوبی اکنون یک منطقه ژئوپلیتیک متنوع است که نقش حیاتی در انتقال منابع دریای خزر ایفا می‌کند. وضعیت قفقاز جنوبی تا حد زیادی تحت تأثیر روابط غرب و روسیه قرار دارد. روسیه حتی در ابتدای استقلال این کشورها، زمانی که خود با بحران اقتصادی و نظامی روبرو بود، منطقه را رها نکرد. طی دو دهه گذشته، مسکو با پر کردن خلأ غرب در منطقه موفق عمل کرده است. در عین حال، روسیه تنها بازیگر علاقه‌مند به این منطقه نیست.

اگرچه جمهوری آذربایجان توانست سرزمین‌های اشغالی خود را آزاد کند، اما تهدیدهای بالقوه علیه امنیت ملی خود را احساس می‌کرد. کریدور زنگ‌زور علاوه بر اتصال دو بخش این کشور می‌توانست امنیت این کشور را تضمین کند. لذا پیش‌برد این کریدور در دستور کار مقامات این کشور قرار گرفت.

مرکز تحلیل و ارتباطات اصلاحات اقتصادی آذربایجان پیش‌بینی کرده است که رفع انسداد مسیرهای حمل‌ونقلی در منطقه باعث صرفه‌جویی ۱۰ میلیون دلار از یارانه‌های پروازهای باکو - نخجوان خواهد شد. همچنین، با اجرای این طرح، صادرات آذربایجان ۱,۲ میلیارد منات (بیش از ۷۰۰ میلیون دلار) افزایش خواهد یافت؛ تولید ناخالص داخلی غیرنفتی ۲٪ رشد می‌کند؛ صنایع تولیدی ۳٪ و بخش معدن ۲,۷٪ رشد خواهند داشت.

ترکیه

بازیگری تأثیرگذار در آسیای مرکزی و قفقاز، که نیروی محرک بیشتر طرح‌های همکاری منطقه‌ای است. آغاز پروژه‌های راهبردی مانند خط لوله نفت باکو - تفلیس - جیحان (BTC)، خط لوله گاز طبیعی باکو - تفلیس - ارزروم (BTE)، راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص (BTK)، خط لوله ترانس - آناتولی (TANAP) و متعاقب آن، خط لوله ترانس - آدریاتیک (TAP)، از عمده این همکاری‌ها به شمار می‌رود.

ایران

ایران یکی از بازیگران مهم منطقه به شمار می‌رود که همواره حمایت قاطع خود را از ارمنستان نشان داده است. بررسی مقالات منتشر شده در داخل و خارج کشور درباره کریدور زنگزور حاکی از آن است که در این منابع، بیشتر بر معایب این کریدور برای ایران تأکید شده است. جمع‌بندی این مقالات به شرح زیر است:

- جمهوری آذربایجان پیش‌تر بابت ترانزیت ۳۵۰ میلیون متر مکعب گاز به نخجوان از طریق ایران، ۱۵ درصد آن را به‌عنوان حق ترانزیت به ایران می‌پرداخت. با افتتاح کریدور جدید، ایران ممکن است این درآمد را از دست بدهد.
 - در سال ۱۹۹۶ توافق‌نامه‌ای در زمینه فروش گاز میان ترکیه و ایران امضا شد. بر اساس آن، ترکیه برای هر هزار متر مکعب گاز به ایران ۴۹۰ دلار می‌پردازد، با افتتاح این کریدور می‌تواند از آذربایجان تنها با ۳۳۵ دلار بخرد.
 - اگر خط لوله گاز از آذربایجان به ترکیه از طریق این کریدور ساخته شود، زیان درآمدی ایران از گاز ممکن است بسیار زیاد باشد.
 - پروژه خط لوله ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا، که در سال ۲۰۱۷ به دلیل اختلافات مالی متوقف شد. می‌تواند از طریق آذربایجان و کریدور زنگزور اجرایی گردد.
 - اهمیت خط لوله ایران به ارمنستان نیز کاهش یافته است.
 - پروژه خط لوله فراآبی خزر که با حمایت آمریکا مطرح شده بود، ممکن است دوباره روی میز بیاید. این خط لوله از ترکمن‌باشی (پایتخت ترکمنستان) تا آذربایجان امتداد خواهد یافت و می‌تواند با خطوط لوله موجودی که از آذربایجان، گرجستان و ترکیه عبور می‌کنند، ادغام شود.
- علاوه بر این، از آنجا که مسیر تجاری ترکیه به آسیای مرکزی از ایران عبور می‌کند، این مسیر نیز با افتتاح کریدور جدید اهمیت خود را از دست خواهد داد.

ارمنستان

در منابع علمی «معایب» کریدور زنگزور برای ارمنستان بررسی شد. با این حال، مطالعه‌ای قابل توجهی در این زمینه پیدا نشد. پژوهشگران ارمنی نیز بیشتر بر معایب این کریدور برای ایران تأکید کرده‌اند. برای مثال، «اما باغیجانیان» (کارشناس ارمنی مطالعات ایران) می‌نویسد که ایران به‌شدت نگران افتتاح کریدور زنگزور است و متأسفانه ارمنستان ادعا می‌کند که منافعش با ایران همسو است. کارشناس دیگر در مطالعات ایران، «آهارون واردانیان»، نیز بیشتر بر موضع منفی ایران در قبال کریدور زنگزور تأکید می‌کند تا بر عدم تمایل ارمنستان.

برخی کارشناسان مانند «میرزویان» (۲۰۲۲) با استناد به اظهارات الهام علی‌اف درباره مخالفت ایران با این پروژه، می‌نویسد برخی به‌جای آن‌که بر روابط ایروان و باکو تمرکز کنند تلاش می‌کنند باکو و تهران را بر سر کریدور زنگزور رودرو کنند. در مارس ۲۰۲۱، نخست‌وزیر ارمنستان، نیکول پاشینیان، در مورد اهمیت رفع انسداد ارتباط این‌گونه بیان کرد: «رفع انسداد ارتباط برای آذربایجان سودمند است، زیرا از این طریق ارتباط با نخجوان خواهد داشت و برای ارمنستان نیز سودمند است، زیرا ما باید یک ارتباط قابل اعتماد ریلی و زمینی با روسیه و جمهوری اسلامی ایران داشته باشیم. این بدان معناست که اقتصاد کشور ما می‌تواند تغییرات چشمگیری داشته باشد.»

رفی مخجان، رئیس اتحادیه صادرکنندگان ارمنستان، اعلام کرد که گشایش مسیرهای ارمنستان - آذربایجان این کشور را به «دروازه قفقاز» تبدیل خواهد کرد. نکته مهم این است که بازگشایی کریدور زنگزور برای ارمنستان سودمند خواهد بود. بسته بودن مرزها با ترکیه و آذربایجان مانع از دستیابی ارمنستان به یک مسیر زمینی امن و پایدار به سمت شریک اصلی اقتصادی‌اش، یعنی روسیه، شده بود. پس از آغاز درگیری‌های ارمنستان - آذربایجان، خط ریلی که امکان رفت‌وآمد از ارمنستان به روسیه یا بالعکس را فراهم می‌کرد مسدود شد. تنها مسیر زمینی موجود، جاده‌ای است که از خاک گرجستان عبور می‌کند، که از نظر

جغرافیایی دشوار است و معمولاً در شرایط آب‌وهوایی نامناسب بسته می‌شود. این موضوع همواره باعث اختلال در حمل‌ونقل بین ارمنستان و روسیه شده است. همچنین اختلافات سیاسی بین گرجستان و روسیه گاهی موجب بسته شدن این جاده شده است.

یوگنی میخائیلوف، کارشناس روسی، با اشاره به تمایل ارمنستان برای دامن زدن به تحریکات به‌منظور کند کردن روند گشایش کریدور زنگزور، این امر را نشانه‌ای از وابستگی ایروان به بازیگران خارجی می‌داند و استدلال می‌کند که ارمنستان از مشارکت در چنین پروژه امیدوارکننده‌ای، که به سود اقتصاد کشور است، امتناع نخواهد کرد.

البته سایر بازیگران نیز در شکل‌گیری رویدادها در قفقاز جنوبی نقش اساسی ایفا می‌کنند. به‌عنوان مثال، **ایالات متحده** خواهان آن است که کل قفقاز جنوبی به سمت غرب گرایش یابد. **اتحادیه اروپا**، به‌عنوان بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در منطقه، همواره بر قصد خود برای ارتقای ثبات و توسعه تأکید کرده است. با این حال، این اتحادیه فاقد مولفه سخت برای مقابله با نفوذ امنیتی روسیه است. قدرت نرم اتحادیه اروپا در حل مسائل منطقه‌ای تأثیر اندکی دارد. **بریتانیا** بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی در بخش نفت و گاز دریای خزر بوده است. علاوه بر خطوط لوله، بریتانیا یکی از سرمایه‌گذاران اصلی در راهبردهای صلح بلندمدت جامعه مدنی در قفقاز جنوبی است.

در نتیجه، غرب (از جمله ترکیه) می‌کوشد جریان منابع قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به اروپا را با دور زدن روسیه و ایران تضمین کند تا نفوذ مسکو و پکن کاهش یابد و تهدیدهای امنیتی نوظهور در پایین‌ترین سطح ممکن نگه داشته شود. این وضعیت کنونی و شرایط مربوط به بازیگران اصلی علاقه‌مند به منطقه است (هرچند همه جزئیات در اینجا ذکر نشده است). در این مرحله، اشاره به برخی آمارهای اقتصادی برای درک میزان نفوذ بازیگران خارجی بر کشورهای قفقاز جنوبی مفید خواهد بود. همچنین باید پذیرفت که «اجبار اقتصادی» مدت‌هاست به‌عنوان ابزاری از جنگ ترکیبی توسط بازیگران خارجی در منطقه به‌کار گرفته می‌شود.

واردات اروپا از چین و کشورهای حاشیه خزر – میلیون یورو

کشور	آذربایجان	ایران	قزاقستان	روسیه (میلیون دلار)	چین	ترکمنستان	اروپا
سال							
۲۰۱۵	۱۰۵۷۶	۱۲۲۱	۱۵۶۵۸	۱۵۲۷۱۷	۲۹۵۹۱۵	۳۷۱	۱۶۴۸۰۹۵
۲۰۱۶	۷۵۰۷	۵۴۶۱	۱۲۱۵۷	۱۲۳۶۲۰	۲۹۸۹۳۳	۶۱۹	۱۶۰۲۴۱۸
۲۰۱۷	۹۳۲۳	۱۰۰۹۹	۱۶۹۲۹	۱۵۰۹۸۸	۳۲۲۷۵۵	۲۳۰	۱۷۷۱۹۴۴
۲۰۱۸	۱۱۲۶۵	۹۴۲۵	۲۰۱۶۷	۱۹۵۳۴۰	۳۴۲۶۴۱	۲۱۴	۱۹۱۱۲۰۷
۲۰۱۹	۱۰۵۹۸	۶۸۰	۱۸۴۰۳	۱۷۵۹۹۳	۳۶۳۴۷۲	۳۷۵	۱۹۴۰۹۲۲۳
۲۰۲۰	۶۴۱۵	۷۱۳	۱۲۵۹۳	۱۱۳۸۰۵	۳۸۴۹۷۰	۲۵۰	۱۷۱۵۳۶۹
۲۰۲۱	۱۳۱۵۷	۹۲۱	۱۷۵۴۸	۱۸۸۱۰۱	۴۷۲۴۹۱	۵۱۷	۲۱۲۳۸۴۷
۲۰۲۲	۳۱۰۵۳	۱۰۵۷	۲۹۸۶۲	-	۶۲۷۷۶۶	۴۰۰	۳۰۰۶۳۷۰
۲۰۲۳	۱۹۲۱۰	۸۰۰	۳۰۲۷۵	-	۵۲۰۴۴۷	۱۲۰۴	۲۵۲۲۵۷۷
۲۰۲۴	۱۵۱۲۹	۸۳۴	۳۳۴۸۸	-	۵۱۹۰۰۷	۴۰۰	۲۴۳۷۵۹۳

صادرات اروپا به چین و کشورهای حوزه خزر – میلیون یورو

کشور سال	آذربایجان	ایران	قزاقستان	روسیه (میلیون دلار)	چین	ترکمنستان	کل صادرات اروپا
۲۰۱۵	۲۵۵۹	۶۳۴۸	۵۷۴۵	۶۴۶۷۶	۱۴۵۵۶۱	۱۰۵۸	۱۸۷۶۳۱۱
۲۰۱۶	۱۴۰۲	۸۰۵۰	۴۷۷۷	۶۶۲۸۲	۱۵۳۴۱۶	۱۱۲۵	۱۸۶۶۸۲۰
۲۰۱۷	۱۴۵۴	۱۰۵۷۰	۴۸۲۴	۸۲۴۰۸	۱۷۸۷۷۶	۸۵۰	۱۹۹۴۱۴۹
۲۰۱۸	۱۵۹۷	۸۷۱۱	۵۴۹۵	۸۵۰۵۶	۱۸۷۹۳۷	۴۳۷	۲۰۵۸۸۲۲
۲۰۱۹	۱۸۳۸	۴۳۹۸	۵۹۱۷	۸۴۴۵۱	۱۹۸۴۸۶	۵۵۵	۲۱۳۲۰۴۸
۲۰۲۰	۱۴۹۸	۳۷۴۴	۵۹۱۱	۷۸۳۸۳	۲۰۲۷۸۶	۵۰۶	۱۹۳۲۰۷۷
۲۰۲۱	۱۴۶۸	۳۹۳۱	۵۴۸۷	۹۳۸۴۸	۲۲۳۴۵۸	۸۴۰	۲۱۸۰۶۶۴
۲۰۲۲	۲۱۳۰	۴۱۸۴	۱۰۳۴۷	-	۲۳۰۴۰۲	۶۰۴	۲۵۷۰۲۲۰
۲۰۲۳	۲۳۶۵	۳۹۳۳	۱۲۱۱۳	-	۲۲۳۴۳۶	۶۶۹	۲۵۵۷۰۲۲
۲۰۲۴	۲۷۴۱	۳۷۰۸	۱۱۴۵۱	-	۲۱۳۲۱۹	۷۱۶	۲۵۸۳۹۵۰

رتبه به عنوان شریک اتحادیه اروپا

آذربایجان	ایران	قزاقستان	روسیه ۲۰۲۱	چین	ترکمنستان
۳۹	۷۷	۲۴	۵	۲	۱۱۲

برترین شرکای تجاری

آذربایجان	ایران	قزاقستان	روسیه ۲۰۲۱	چین	ترکمنستان	اروپا
اروپا	چین	اروپا	چین	اروپا	چین	آمریکا
ترکیه	امارات	چین	اروپا	آمریکا	ترکیه	چین
روسیه	ترکیه	روسیه	ترکیه	کره جنوبی	اروپا	بریتانیا
چین	اروپا	ترکیه	بریتانیا	هنگ کنگ	ازبکستان	سوئیس
آمریکا	هند	گامبیا	قزاقستان	ژاپن	آذربایجان	ترکیه
استرالیا	عمان	کره جنوبی	آمریکا	تایوان	هند	نروژ
هند	روسیه	آمریکا	کره جنوبی	ویتنام	سنگاپور	ژاپن
جورجیا	سوئیس	ازبکستان	ژاپن	روسیه	اوکراین	کره جنوبی
ایسلند	افغانستان	سنگاپور	فنلاند	استرالیا	آمریکا	هند
بریتانیا	بریتانیا	ژاپن	هند	مالزی	کانادا	برزیل

کریدورهای تجاری بین چین – اروپا

همانگونه که در جدول فوق ملاحظه می‌گردد چین تبادلات تجاری قابل توجهی با اروپا و کشورهای حوزه خزر دارد. لذا این حجم مبادلات تجاری در شکل‌دهی کریدورهای تجاری تعیین‌کننده خواهد بود. مبادلات تجاری بین چین و اروپا از طریق ۵ کریدور ترانس اوراسیایی، TRACECA، میانی، جاده ابریشم قدیم، یک کمر بند – یک راه، انجام می‌شود.

کریدور اول ترانس اوراسیایی است که خود دارای دو مسیر زمینی می‌باشد. مسیر شمالی که از مسیر روسیه می‌گذرد حدود ۱۳۰۰۰ کیلومتر طول دارد و به لحاظ زمانی تقریباً ۱۶ روز است. مسیر دوم نیز پس از گذشتن از قزاقستان و روسیه به اروپا می‌رسد.

نقشه ۴- پل زمینی ترانس-اوراسیایی



کریدور دوم TRACECA که از چین آغاز می‌شود و پس از عبور از آسیای مرکزی، دریای خزر، قفقاز جنوبی، گرجستان (یا ایران)، ترکیه به اروپا می‌رسد.

نقشه ۵- کریدور TRACECA



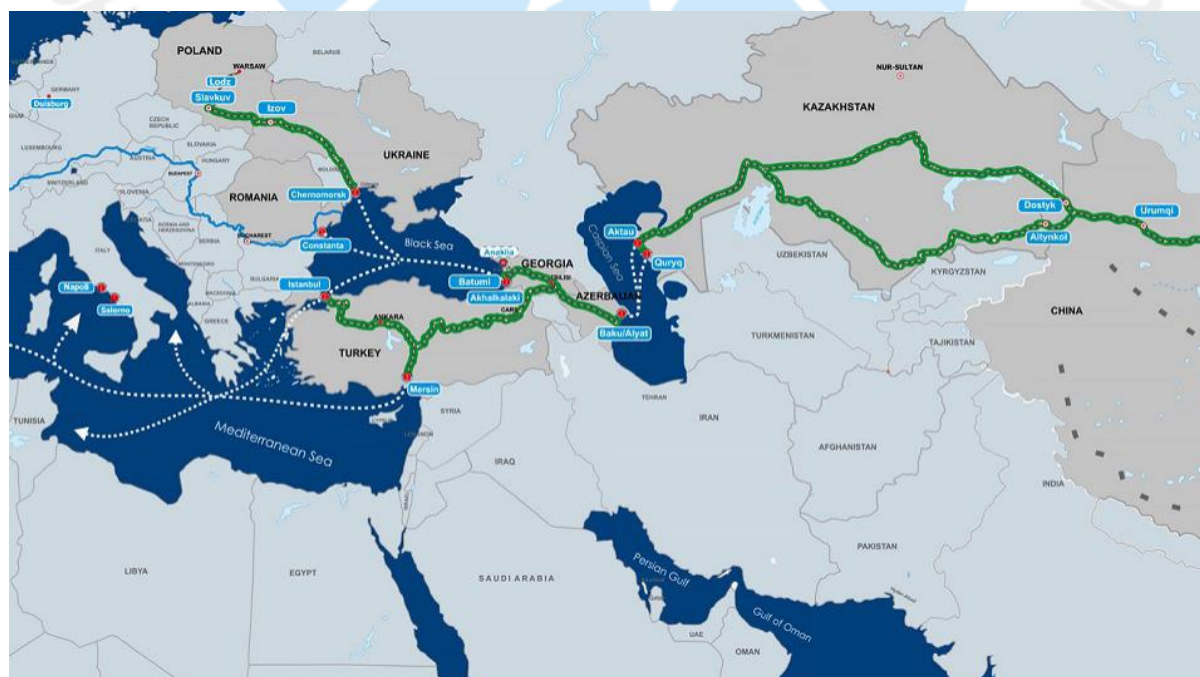
بدیهی است که کالاهای اروپایی نیز در جهت عکس به چین فرستاده می‌شوند. کریدور زنگرور می‌تواند کوتاه‌ترین مسیر اتصال اتحادیه اروپا به چین در این کریدور باشد. علاوه بر این، طرح «یک کمربند، یک راه» چین به لحاظ حمل‌ونقل ترانزیتی برای منطقه قفقاز جنوبی اهمیت زیادی دارد. آذربایجان یکی از کشورهایی است که از این پروژه حمایت کرده است.

نقشه ۶- طرح «یک کمربند، یک راه»



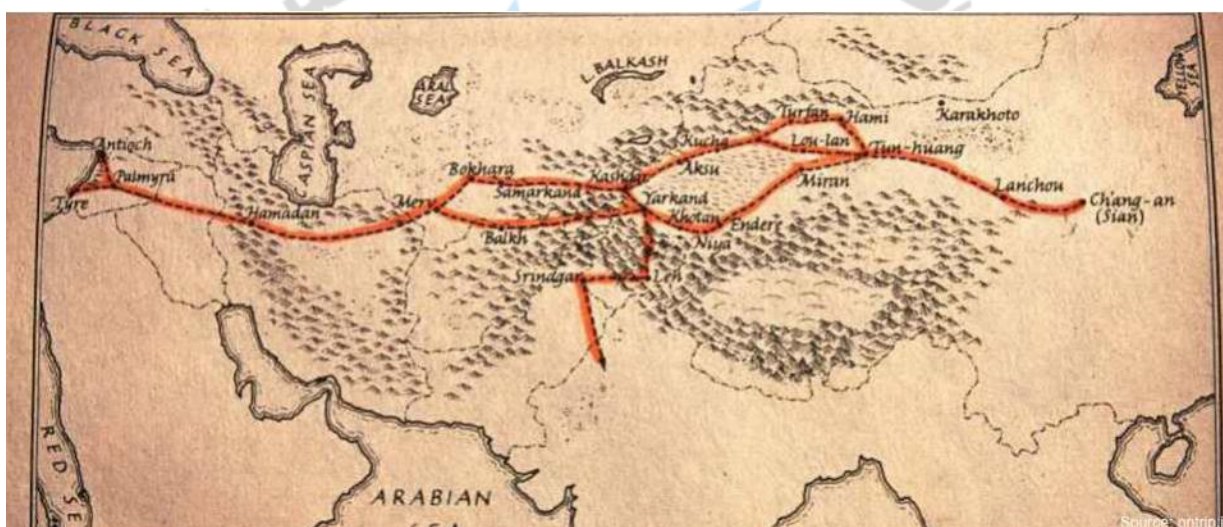
کریدور میانی یک سیستم حمل و نقلی است که از چین شروع می‌شود، از قزاقستان عبور می‌کند، دریای خزر، قفقاز جنوبی (آذربایجان و گرجستان) و ترکیه را می‌پیماید و به کشورهای اتحادیه اروپا می‌رسد.

نقشه ۷- کریدور میانی



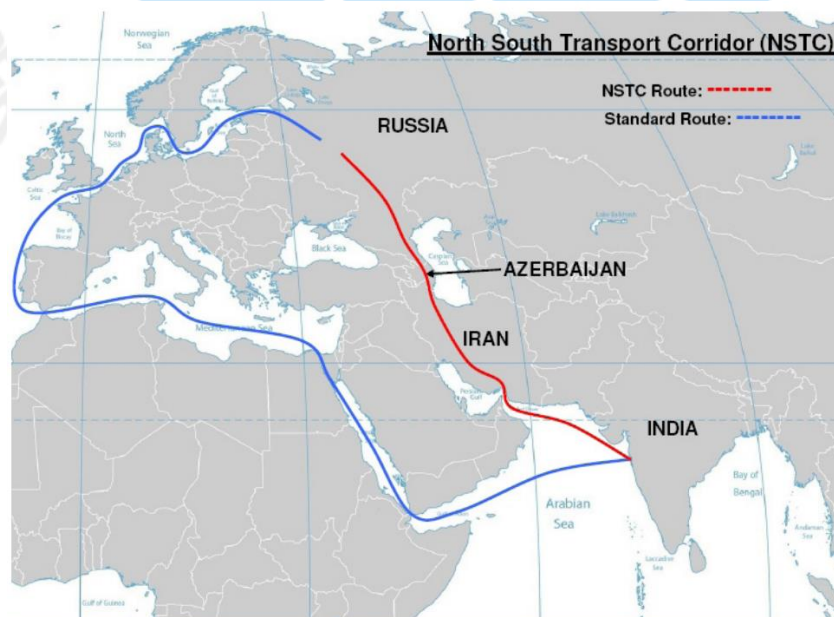
همان‌طور که قبلاً ذکر شد، اگر از کریدور زنگزور استفاده شود، مسیر جدید کوتاه‌تر خواهد بود. به همین منظور، ترکیه در سال ۲۰۱۵ یادداشت تفاهمی با چین امضا کرد تا ارتباط بین «کریدور میانی» و طرح «یک کمربند، یک راه» برقرار شود. دلیل اصلی اولویت ترکیه برای این پروژه، افزایش حجم تجارت با کشورهای قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی و همچنین چین است. کریدور میانی به عنوان مسیر جایگزین کریدور شمالی ظرفیت پاسخگویی به تمام نیازهای تجاری چین - اروپا را ندارد (در حال حاضر تنها حدود ۵٪ ظرفیت مسیر روسیه را دارد). با این وجود، این کریدور از نظر تنوع بخشی مسیرها واقعاً ارزشمند است، چرا که حمل و نقل چین - اتحادیه اروپا از مسیر شمالی از زمان تهاجم روسیه به اوکراین ۴۰٪ کاهش یافته است. جاده ابریشم قدیم یا کریدور چین - آسیای مرکزی - اروپا از طریق آسیای مرکزی ایران و ترکیه به اروپا، جایگزین دیگری برای گزینه‌های شمالی است. با این حال، به دلیل تنش‌ها با ایران و بی‌ثباتی جاری در سوریه، قابلیت اطمینان این مسیر پایین است.

نقشه ۸ - جاده ابریشم قدیم



آذربایجان در سال ۲۰۰۵ به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب پیوست. هدف از آن کاهش زمان تحویل کالا از هند به روسیه و همچنین شمال و غرب اروپا بود.

نقشه ۹ - کریدور حمل و نقل شمال - جنوب

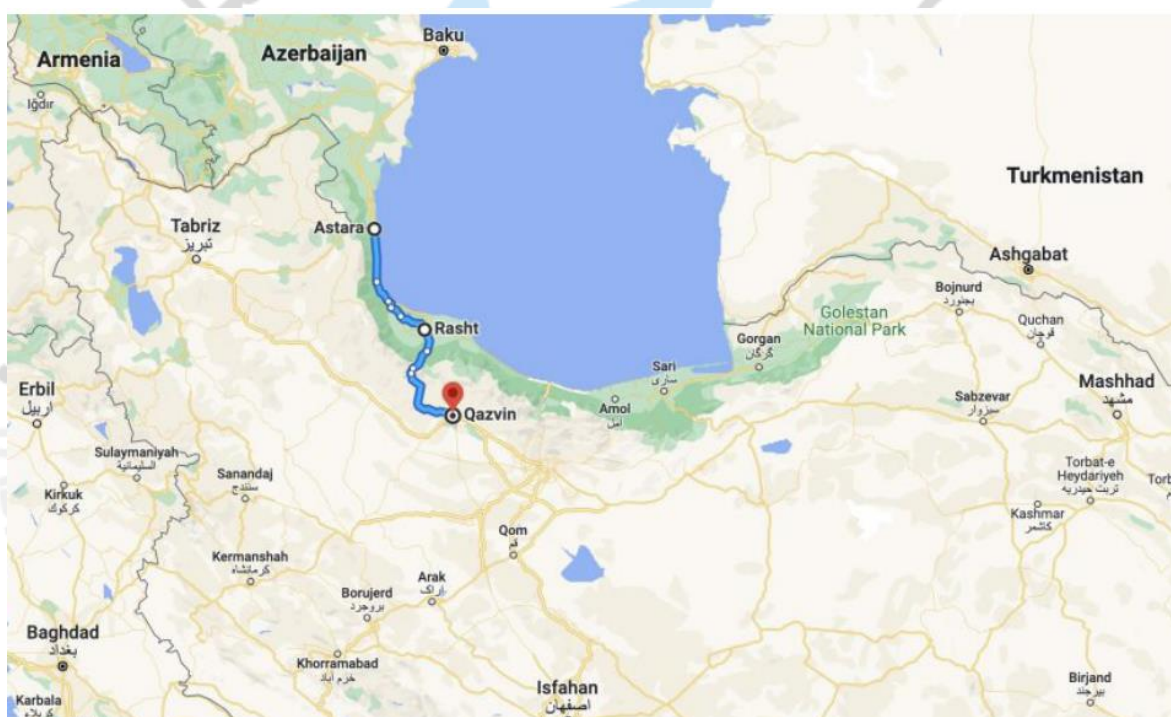


برخی کارشناسان معتقدند که ارمنستان می‌تواند بخشی از کریدور شمال - جنوب باشد (مرحله دوم: ایران - ارمنستان - گرجستان - دریای سیاه). پوغوسیان (۲۰۲۱)، رئیس مرکز مطالعات استراتژیک سیاسی و اقتصادی در ایروان، احتمال‌پذیری این ایده را به شرح زیر توجیه می‌کند:

جاده بین‌المللی M2 ارمنستان - ایران موجود از مناطق کوهستانی عبور می‌کند که مسیر صعب‌العبوری است. جاده‌های فعلی نمی‌تواند نیازهای محلی ارمنستان را برآورده کنند و به ترانزیت ایران-ارمنستان خدمات ارائه کنند و نمی‌توان آن را به عنوان مسیر قابل قبول برای ترانزیت بین‌المللی در نظر گرفت.

پوغوسیان (۲۰۲۱) اذعان می‌کند که در ارتباط با کریدور شمال-جنوب، آذربایجان یک خط ریلی ساخته است که تا شهر مرزی آستارا در ایران می‌رود و ایران نیز بخش قزوین-رشت را تکمیل کرده است. تنها بخش ناقص، بخش رشت-آستارا است که تقریباً ۱۵۰ کیلومتر طول دارد.

نقشه ۱۰- راه آهن آستارا - رشت - قزوین



در توسعه کریدورهای تجاری، سیاست کلی بر کاهش نفوذ روسیه بر اروپا استوار است. به همین دلیل کریدور زنگزور که با کریدورهای «TRACECA» و «کریدور میانی» سازگار است؛ مورد توجه قرار گرفته است. اگرچه به لحاظ ثنوری، آسان‌ترین مسیر از طریق ایران است، اما تحریم‌های جاری و عدم تمایل به سرمایه‌گذاری در خطوط ریلی کشور، اهمیت مسیر عبوری از ایران را کاهش داده است. که به عقیده برخی کارشناسان، تأخیر در گمرک و تنش سیاسی بین ایران و ترکیه نیز به این موضوع دامن می‌زند.

نخجوان: هاب استراتژیک پیش‌برنده کریدور زنگزور

بر اساس «برنامه دولتی توسعه اجتماعی - اقتصادی جمهوری خودمختار نخجوان برای سال‌های ۲۰۲۷-۲۰۲۳» که در سپتامبر ۲۰۲۳ به تصویب کابینه وزیران جمهوری آذربایجان رسید، اصلاحات گسترده‌ای در حوزه‌های سازمانی و نیروی انسانی آغاز شد. این اصلاحات با هدف جذب سرمایه‌گذاری، تقویت بخش کشاورزی - صنعتی و افزایش صادرات طراحی شد. در همین چارچوب، الهام علی‌اف در تاریخ ۵ دسامبر فرمان تأسیس پارک صنعتی نخجوان را صادر کرد.

این اصلاحات اقتصادی در جمهوری خودمختار نخجوان (NAR) تاکنون نتایج قابل توجهی به همراه داشته است. تا تاریخ ۱ اکتبر ۲۰۲۴، تعداد بنگاه‌های کوچک و متوسط (SMEs) در نخجوان نسبت به ابتدای سال ۵۷.۳ درصد افزایش یافته است. در ۱۰ ماه نخست سال، ۷۵.۹ درصد از وام‌های اعطایی به بخش صنعت و ۱۶.۹ درصد به توسعه کشاورزی اختصاص یافته است. در دو سال اخیر، نخجوان زیرساخت‌های قدرتمند تولید و انتقال انرژی با ظرفیت صادرات به ترکیه و اروپا ایجاد کرده است. این اقدامات شامل نوسازی و احداث پست‌های برق، توسعه خطوط انتقال جدید و ایجاد نیروگاه‌های برق‌آبی و خورشیدی در قالب ابتکار «مناطق انرژی سبز» می‌شود. همچنین ساخت مرکز کنترل و جمع‌آوری داده‌ها به صورت نظارتی^۵ با ظرفیت بالا و بازسازی شبکه‌های توزیع شهری و روستایی در دستور کار قرار دارد.

یکی از دستاوردهای کلیدی برنامه دولتی، آغاز ساخت خط لوله گاز ایغدیر-نخجوان به طول ۹۷.۵ کیلومتر در سال ۲۰۲۳ بود. این خط لوله با ظرفیت اوج ۷۳۰ میلیون متر مکعب در سال، نیاز کامل جمعیت و صنایع نخجوان به گاز طبیعی را تأمین کرده و نقش مهمی در تضمین امنیت انرژی منطقه ایفا می‌کند.

در حوزه حمل‌ونقل، آماده‌سازی برای نوسازی گسترده راه‌آهن و بزرگراه‌ها در جریان است. این پروژه با هدف اتصال شبکه‌های حمل‌ونقل به راه‌آهن‌های بین‌المللی مرزی و بزرگراه هورادیز - آغ‌بند طراحی شده است. در آینده نزدیک، مسیر ریلی «قارص ترکیه-نخجوان» به بهره‌برداری خواهد رسید و شبکه ریلی ایران نیز از طریق مرز جلفا در دسترس قرار خواهد گرفت.

برای توسعه تجارت و گردشگری، طرح‌هایی در دست بررسی است تا شرکت‌های هواپیمایی ارزان‌قیمت و خدمات باربری هوایی جذب شوند و پروازها و حمل‌ونقل منظم باری با فرودگاه‌های بین‌المللی منطقه برقرار گردد. همچنین توسعه ترمینال فرودگاه بین‌المللی نخجوان در دستور کار قرار دارد تا ظرفیت عملیاتی و کیفیت خدمات افزایش یابد.

طی ده سال گذشته، حدود ۴۴۰ واحد صنعتی و فرآوری در منطقه تأسیس شده‌اند که بیش از ۳۵۰ نوع کالا (عمدتاً در حوزه محصولات کشاورزی) تولید می‌کنند. این محصولات شامل میوه‌های خشک، کمپوت میوه و سبزیجات، فرآورده‌های شراب‌سازی و سایر تولیدات مشابه است.

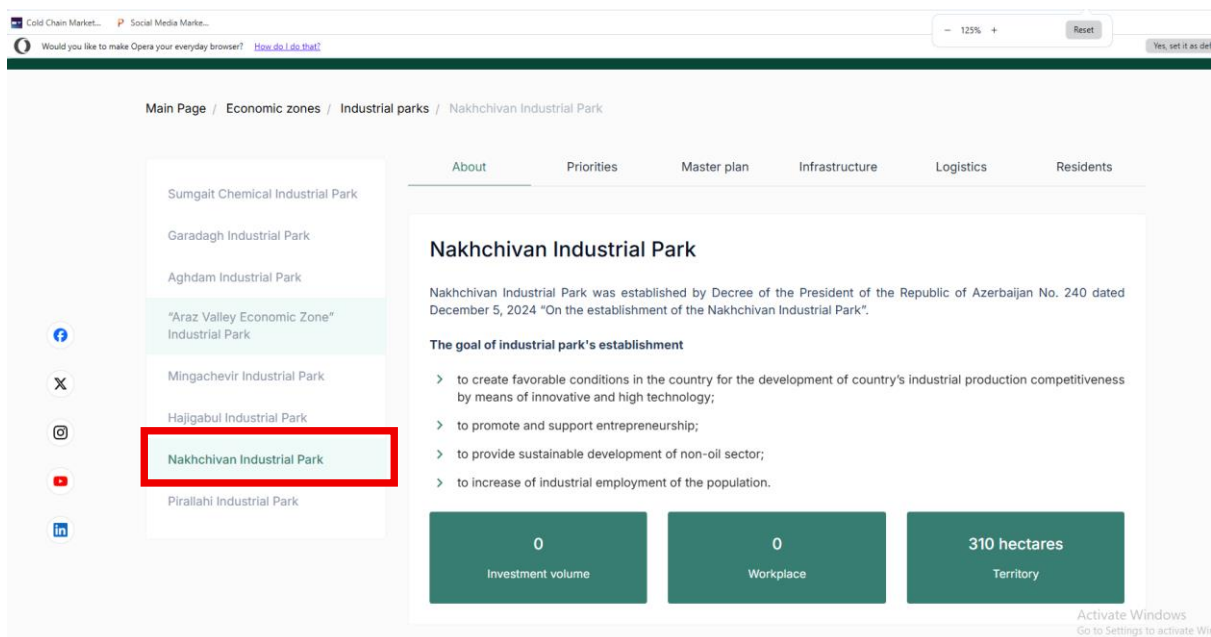
علاوه بر این، بومی‌سازی تولید شکر و نشاسته، فرآوری چرم و پشم و تولید ظروف و انواع بسته‌بندی نیز در دستور کار قرار دارد. گسترش فرآوری و بسته‌بندی کشاورزی یک اولویت کلیدی است که با ایجاد اگروپارک‌ها (پارک‌های کشاورزی) برای تولید در مقیاس بزرگ همراه خواهد بود.

برای جذب سرمایه‌گذاران، چه اشخاص حقیقی و چه شرکت‌ها، برنامه معافیت‌های مالیاتی و بیمه اجتماعی در نظر گرفته شده است.

بر اساس اطلاعات منتشر شده توسط آژانس توسعه مناطق اقتصادی جمهوری آذربایجان، منطقه صنعتی ۳۱۰ هکتاری نخجوان در دستور کار کشور آذربایجان قرار دارد.

⁵ SCADA (supervisory Control and Data Acquisition)

سایت آژانس توسعه مناطق اقتصادی جمهوری آذربایجان



در توضیح این پارک صنعتی آمده است:

شهرک صنعتی نخجوان با فرمان شماره ۲۴۰ رئیس جمهور جمهوری آذربایجان مورخ ۵ دسامبر ۲۰۲۴ «در مورد تأسیس شهرک صنعتی نخجوان» تأسیس شد.

هدف از تأسیس این شهرک صنعتی

- ایجاد شرایط مساعد در کشور برای توسعه رقابت پذیری تولید صنعتی کشور با استفاده از فناوری نوآورانه و پیشرفته؛
- ترویج و حمایت از کارآفرینی؛
- فراهم کردن توسعه پایدار بخش غیرنفتی؛
- افزایش اشتغال صنعتی جمعیت.

و در زمینه صنایع شیمیایی، صنایع غذایی، فرآوری ضایعات و فلزات آهنی و غیرآهنی، تولید مصالح ساختمانی، تولید ماشین آلات و تجهیزات، تولید انرژی های تجدیدپذیر، تولید مبلمان، نساجی، تولید پوشاک، چرم و خز، تولید محصولات بسته بندی، تولید کاغذ و محصولات کاغذی فعالیت خواهد کرد.

علاوه بر پارک صنعتی نخجوان، این کشور ایجاد منطقه ویژه گمرکی و مراکز لجستیکی در نخجوان را پیش بینی کرده است تا منطقه به یک هاب تجاری و صادراتی تبدیل شود. در بررسی پروژه های معرفی شده در KOBİA در مورد مرکز لجستیک نخجوان آمده است:

ساخت و مدیریت یک مرکز لجستیکی با ظرفیت ۷,۵ میلیون تن بار در زمینی به مساحت ۵۰ هکتار در شهر مرکزی جمهوری خودمختار نخجوان برنامه ریزی شده است. علاوه بر فضاهای پارکینگ، این مرکز لجستیکی خدماتی همچون اسکان، تعمیر و نگهداری، بارگیری و تخلیه، انبارداری، سردخانه و خدمات گمرکی ارائه خواهد داد. بدون نیاز به سرمایه گذاری مجدد در دارایی های ثابت، بهره برداری از این مرکز لجستیکی که با تجهیزات مدرن ساخته خواهد شد، بسته به نوع خدمات، بین ۱۰ تا ۵۰ سال پیش بینی می شود. کل هزینه سرمایه گذاری، شامل ساخت یک سیستم حیاتی تولید، خرید دارایی های فیزیکی و نصب تجهیزات، ۹ میلیون مانات آذربایجان برآورد شده است.

NAKHCHIVAN LOGISTIC CENTER

NAXÇIVAN LOGİSTİKA MƏRKƏZİ

İnvestisiya layihəsinin icmalı

İnvestisiya layihəsinin məhiyyəti:
Naxçıvan şəhərində Zəngəzur dəhlizinin açılacağına nəzərə alaraq logistika mərkəzinin yaradılması.

Layihənin əhəmiyyəti:
Regional

Layihənin icra ediləcəyi yer:
Naxçıvan şəhəri

Fəaliyyət növü:
Nəqliyyat xidmətləri

İnvestisiya layihəsinin ümumi dəyəri:
5,294,117 USD | 9,000,000 AZN

*USD/AZN məzənnəsi (1 USD = 3.7 AZN) Azərbaycan Respublikası Mərkəzi Bankının 2023-cü il yanvar ayında olan məlumatlarına əsasən təqdim olunub.

Project:
№ L87211832

Created date:
21-09-2023 10:33

About the project

Name of project : **NAKHCHIVAN LOGISTIC CENTER**

Execution location : **Naxçıvan**

Project total amount: **9,000,000.00**

Required investment amount: **9,000,000.00**

Current stage of project: **Ready project**

Website: **smb.gov.az**

View: 4876 **Share:**

Kiçik və Orta Biznesin İnkişafı Agentliyi (KOBİA)

Email: info@smb.gov.az

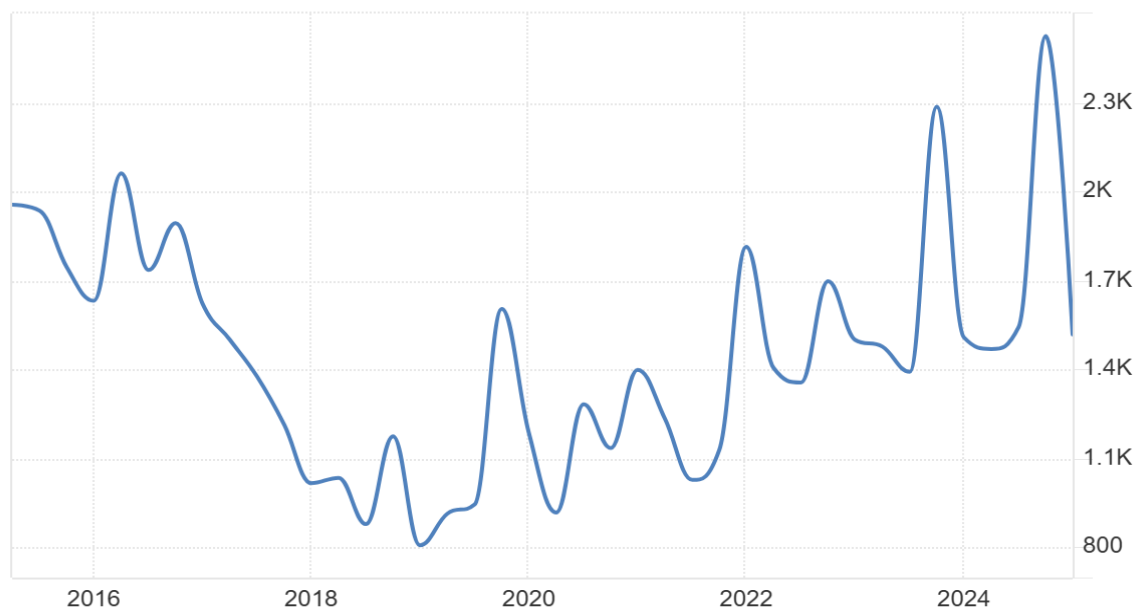
Phone: +994 12 404 04 01

City: Bakı

Azərbaycan Respublikasının
Kiçik və Orta Biznesin
İnkişafı Agentliyi

به نظر می‌رسد که کشور آذربایجان در راستای توسعه اقتصادی، برنامه‌های هدفمندی برای منطقه نخجوان تدوین کرده است. بررسی سرمایه‌گذاری خارجی انجام شده در این کشور نشان می‌دهد آذربایجان توانسته است سرمایه‌گذاری قابل توجهی را جذب کند که احتمالاً بخشی از آن مربوط به منطقه نخجوان باشد.

AZ Foreign Direct Investment - USD Million



Source: tradingeconomics.com | Central Bank of the Republic of Azerbaijan

از جمله شرکت‌هایی که در نخجوان سرمایه‌گذاری کرده‌اند:

نام شرکت	کشور	زمینه فعالیت
EXON	ترکیه	خدمات بیومدیکال و بهداشتی
Masdar	امارات	انرژی‌های تجدیدپذیر
Energy China	چین	انرژی‌های تجدیدپذیر
Ozgun Construction	ترکیه	ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری‌های عمومی
Ihlas Holding	ترکیه	ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری‌های عمومی
TotalEnergies	فرانسه	نیروگاه خورشیدی
Notus	آلمان	نیروگاه خورشیدی
ACWA Power	عربستان سعودی	نیروگاه بادی
A-Z Czech Engineering	جمهوری چک	نیروگاه خورشیدی

چرا ایران از کریدورهای تجاری خط می‌خورد؟

بر مبنای نظریه‌های ژئوپلیتیکی هارتلند و ریملند، ایران در یکی از ممتازترین مناطق جغرافیایی جهان قرار گرفته و از ظرفیت ذاتی برای ایفای نقش به‌عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال و جنوب برخوردار است. با این وجود، رتبه ایران در شاخص عملکرد لجستیک (LPI) در سال ۲۰۲۳، ۱۲۳ در سطح جهانی است. که نشان می‌دهد فاصله معناداری میان موقعیت ژئوپلیتیکی و کارآمدی لجستیک کشور وجود دارد.

شاخص LPI ایران و همسایگان آن در سال ۲۰۲۳

Country	LPI Rank	Customs Rank	Infrastructure Rank	International shipments Rank	Logistics competence Rank	Tracking & tracing Rank	Timelines Rank
United Arab Emirates	۷	۱۴	۹	۴	۱۱	۱۱	۴
Bahrain	۳۴	۳۱	۳۰	۴۷	۴۶	۴۱	۱۰
Qatar	۳۴	۴۳	۱۹	۴۷	۱۴	۳۴	۴۶
Saudi Arabia	۳۸	۴۷	۳۰	۳۸	۴۶	۳۷	۳۵
Turkiye	۳۸	۴۷	۴۳	۲۶	۳۸	۳۷	۳۵
Oman	۴۳	۴۷	۴۷	۲۶	۵۳	۲۰	۷۶
Kuwait	۵۱	۳۷	۳۰	۴۳	۶۵	۴۹	۱۰۱
Kazakhstan	۷۹	۷۴	۸۰	۹۱	۸۱	۸۰	۹۳
Russia	۸۸	۹۰	۶۸	۱۲۱	۹۲	۹۸	۹۳
Armenia	۹۷	۸۴	۷۶	۱۲۸	۹۲	۱۱۷	۱۰۹
Iraq	۱۱۵	۱۲۰	۱۱۸	۱۰۲	۱۲۶	۱۰۵	۸۷
Iran, Islamic Rep.	۱۲۳	۱۱۰	۸۹	۱۱۱	۱۳۳	۱۰۵	۱۰۹
Afghanistan	۱۳۸	۱۲۰	۱۳۸	۱۳۸	۱۳۵	۱۳۹	۱۳۳
Azerbaijan	-	-	-	-	-	-	-
Pakistan	-	-	-	-	-	-	-
Turkemenistan	-	-	-	-	-	-	-

رتبه‌بندی شاخص LPI ایران و همسایگان آن طی سال‌های ۲۰۲۳-۲۰۱۲

2023	2018	2016	۲۰۱۴	2012	Country
۷	11	13	27	17	United Arab Emirates
34	59	44	52	48	Bahrain
۳۴	30	30	29	33	Qatar
۳۸	55	52	49	37	Saudi Arabia
۳۸	47	34	30	27	Türkiye
۴۳	43	48	59	62	Oman
۵۱	63	53	56	37	Kuwait
۷۹	71	77	88	86	Kazakhstan
88	75	99	90	95	Russia
97	92	141	92	100	Armenia
115	147	149	141	145	Iraq
123	64	96	-	۱۱۲	Iran, Islamic Rep.
۱۳۸	160	150	158	135	Afghanistan
-	-	-	125	116	Azerbaijan
-	122	68	72	71	Pakistan
-	126	140	140	-	Turkmenistan

از سوی دیگر، هزینه حمل‌ونقل بسته به نوع کالا، مسیر جابه‌جایی، کشورهای درگیر و شیوه لجستیکی بین ۵ تا ۲۰ درصد از قیمت نهایی کالا را تشکیل می‌دهد. این سهم قابل توجه نشان می‌دهد که کارآمدی شبکه حمل‌ونقل نقشی کلیدی در رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها دارد. در حالی که حمل‌ونقل دریایی به دلیل هزینه‌های جانبی و زیرساختی گران‌تر محسوب می‌شود، مسیرهای زمینی و خاکی اهمیت بیشتری یافته‌اند و رقابت منطقه‌ای بر سر کنترل این مسیرها شدت گرفته است. در همین راستا، کشورهای همسایه با شتاب در حال اجرای پروژه‌های بزرگ ترانزیتی همچون کریدور زنگزور، Development Road^۶ (راه توسعه عراق - ترکیه) و Trans-Afghan Railway^۷، راه‌آهن زیر دریایی مارماری^۸ هستند. این کریدورها مسیرهای جایگزینی برای تجارت منطقه‌ای و جهانی فراهم می‌آورند و در صورت تداوم کاستی‌های داخلی، می‌توانند نقش ایران را در شبکه ترانزیت به حاشیه برانند. بنابراین، ارتقای شاخص‌های لجستیک، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و اصلاح ساختارهای نهادی ضرورتی انکارناپذیر برای بهره‌برداری مؤثر از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و حفظ جایگاه کشور در رقابت‌های منطقه‌ای به شمار می‌رود.

سیونیک: فرصت‌های همکاری منطقه‌ای؛ جغرافیا، اقتصاد و زیرساخت‌ها

کریدور زنگزور در استان سیونیک ارمنستان قرار دارد؛ استانی که در جنوبی‌ترین بخش این کشور واقع شده و نقش حلقه اتصال میان ایران، آذربایجان و نخجوان را ایفا می‌کند. سیونیک از شمال به استان وایکوتس دزور، از شرق به جمهوری آذربایجان

^۶ پروژه Development Road با طول ۱۲۰۰ کیلومتر ترکیبی از بزرگراه و خط‌آهن، بندر فاو در جنوب عراق را به مرز ترکیه و در ادامه به شبکه حمل‌ونقل اروپا متصل می‌سازد. این پروژه در سه فاز برنامه‌ریزی شده است و تا سال ۲۰۵۰ تکمیل می‌شود.

^۷ پروژه راه‌آهن ازبکستان-افغانستان-پاکستان به طول ۵۷۳ کیلومتر، تاشکند (ازبکستان) را از طریق کابل (افغانستان) به پشاور (پاکستان) متصل می‌کند و برنامه‌ریزی شده است تا سال ۲۰۲۸ تکمیل شود.

^۸ با ساخت و راه‌اندازی تونل راه‌آهن زیر دریایی مارماری در زیر تنگه بسفر در استانبول، مسیر باکو - تفلیس - قارص یک اتصال ریلی مستقیم به شبکه حمل و نقل فرا اروپایی فراهم می‌کند. این مسیر جایگزینی برای مسیر قدیمی ترکیه - ایران است.

(منطقه قره‌باغ کوهستانی و نخجوان)، از جنوب به ایران و از غرب به جمهوری خودمختار نخجوان محدود می‌شود. مرکز این استان شهر کاپان است و شهرهای مهم دیگری همچون سیسیان، گوریس و مغری در آن واقع‌اند.

نقشه ۱۱- استان سیونیک

SYUNIK MARZ



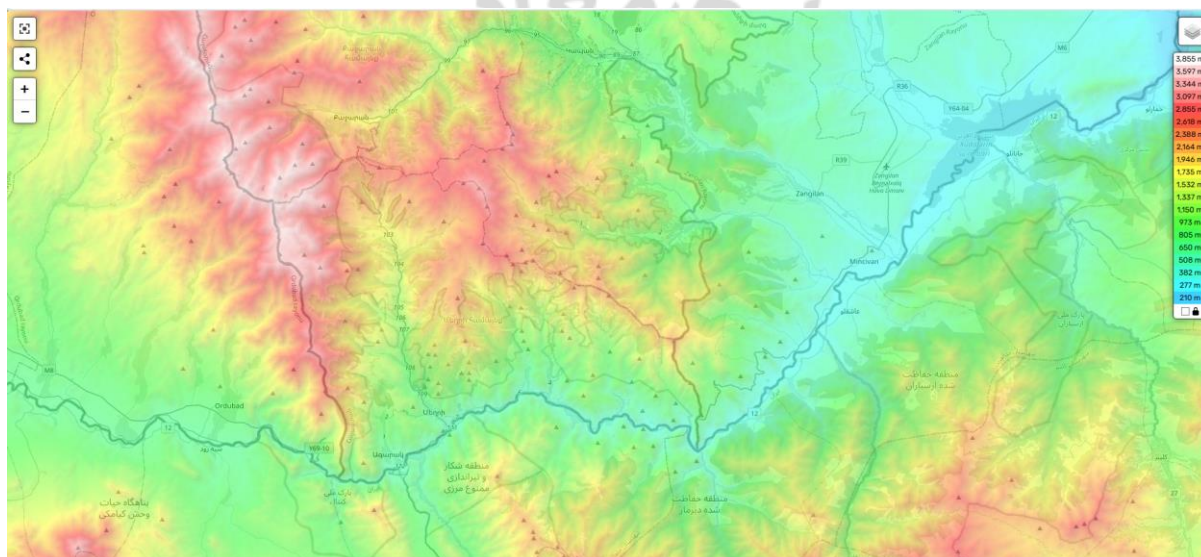
مقدار	شاخص
۴۵۰۶ کیلومتر مربع	مساحت
۱۵,۲ درصد	سهم مساحت استان از مساحت کشور
۷	تعداد شهر
۱۳۲	تعداد روستا
۱۳۴۶۰۰	جمعیت تا ابتدای سال ۲۰۲۳
۹۰۲۰۰	جمعیت شهری
۴۴۴۰۰	جمعیت روستایی
۴,۵ درصد	سهم جمعیت استان از کشور
۶۷ درصد	سهم جمعیت شهری
۳۰۶۰۰۳,۶ هکتار	زمین کشاورزی
۴۳۸۶۰,۴ هکتار	زمین زراعی

استان سیونیک دارای ارتفاعات بلند، دره‌ها و دشت‌های کوچک است که سکونت، کشاورزی و حمل‌ونقل را شکل می‌دهند. رشته‌کوه‌های زنگزور در شمال و غرب استان با ارتفاع ۱'۵۰۰ تا ۲'۵۰۰ متر (و برخی قله‌های بیش از ۳'۰۰۰ متر)، علاوه بر مناظر طبیعی، نقش استراتژیک در امنیت منطقه دارند.

دره‌های رودخانه وارداناس و شاخه‌های آن مناطق مستعد کشاورزی و سکونتگاه‌های روستایی را ایجاد کرده‌اند و دشت‌های اطراف سیسیان و مغری برای کشاورزی مناسب‌اند. رودخانه‌های محلی علاوه بر تأمین آب، قابلیت تولید انرژی برق‌آبی کوچک را نیز دارند.

موقعیت کوهستانی و دره‌ای استان مسیرهای زمینی را محدود و کنترل‌پذیر کرده و اهمیت سیونیک را در کریدور زنگزور افزایش داده است، زیرا تنها مسیر ترانزیتی میان آذربایجان و نخجوان از این منطقه می‌گذرد.

نقشه ۱۲- ناهمواری‌های استان سیونیک



آب‌وهوا و اقلیم این منطقه از نوع قاره‌ای مرطوب کوهستانی (Dfb) است، با تابستان‌هایی معتدل تا گرم و زمستان‌هایی سرد. متوسط بارندگی سالانه در این استان متفاوت است؛ برخی گزارش‌ها آن را حدود ۷۸۷ میلی‌متر ذکر کرده‌اند.

اقتصاد استان سیونیک

اقتصاد استان سیونیک ترکیبی از کشاورزی، معدن، صنایع کوچک و گردشگری است و به دلیل منابع طبیعی غنی و موقعیت راهبردی، نقش مهمی در اقتصاد جنوب ارمنستان دارد.

سهم بخش‌های اصلی اقتصادی استان سیونیک از ارزش افزوده متناظر در کل ارمنستان : ۲۰۲۲

صنعت	۱۸٫۸ درصد
کشاورزی	۶٫۴ درصد
ساخت و ساز	۸٫۹ درصد
خرده فروشی	۲٫۱ درصد
خدمات	۱٫۶ درصد

- صنعت

صنایع غذایی، نوشیدنی، منسوجات، پوشاک، تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه‌ای، به استثنای، مبلمان؛ تولید محصولات حصیری و مواد بافتنی، تولید مواد شیمیایی و محصولات شیمیایی، تولید سایر محصولات معدنی غیر فلزی، تولید مصنوعات فلزی، به استثنای ماشین‌آلات و تجهیزات و تولید مبلمان از صنایع فعال در این منطقه است.

این استان یکی از مهم‌ترین مراکز معدن و استخراج منابع طبیعی است و سهم قابل توجهی در اقتصاد، اشتغال و صادرات کشور دارد. مهم‌ترین معادن کشور:

۱. مجتمع مس و مولیبدن زنگزور (Zangezur Copper-Molybdenum Combine – ZCMC) : این مجتمع بزرگ‌ترین شرکت معدنی ارمنستان و یکی از ده تولیدکننده برتر مولیبدن در جهان است و ظرفیت تولید سالانه آن حدود ۲۲ میلیون تن سنگ معدن است. مجتمع زنگزور حدود ۳٪ از درآمد مالیاتی دولت ارمنستان را تولید می‌کند.
۲. معدن کاپان (Kapan Mine) : این معدن در جنوب شرقی استان قرار دارد و یکی از منابع مهم طلا و نقره به شمار می‌رود. معدن کاپان همچنین دارای مقادیر قابل توجهی مس و روی است و با ذخایر تقریبی ۵,۱۵ میلیون اونس طلا و ۹۵,۶ میلیون اونس نقره، یکی از منابع حیاتی معدنی منطقه محسوب می‌شود.
۳. معدن آنکاسار (Ankasar Mine) : این معدن بزرگ مس در محدوده زنگزور قرار دارد و دارای ذخایر حدود ۱,۲ میلیارد تن سنگ معدن با عیار ۰,۴۹٪ مس و ۰,۲٪ مولیبدن است.
۴. معدن آغاراک (Agarak Copper-Molybdenum Complex) : مجتمع مس - مولیبدن آغاراک در سال ۲۰۰۷ به مالکیت شرکت GeoProMining درآمد و بیش از ۱۲۰۰ شغل برای اهالی منطقه ایجاد کرده است.
۵. سایر منابع معدنی استان سیونیک: علاوه بر معادن مس، مولیبدن، طلا و نقره، استان سیونیک دارای ذخایر مهمی از آهن، روی، سرب، گچ، دیاتومیت، سنگ آهک، پرلیت و سنگ‌های ساختمانی نیز است. این منابع، پایه‌ای برای توسعه صنایع کوچک، صادرات و ایجاد اشتغال در استان به شمار می‌آیند.

ساختار تولیدات صنعتی

ارمنستان	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸
سیونیک	۱۸,۸	۲۲,۲	۱۷,۱	۱۶,۶	۱۶,۷
ارمنستان	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

ارزش تولید صنعتی به تفکیک بخش‌های تولیدی - به قیمت جاری، میلیون درام

	تأمین آب، فاضلاب، مدیریت پسماند و فعالیت‌های پاک‌سازی		تولید و توزیع برق، آب و گاز		صنایع تبدیلی و کارخانه‌ای		صنایع معدنی		کل صنایع	
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱
ارمنستان	۲۷۹۹۵,۹	۲۳۱۹۷,۴	۳۳۰۷۰۷,۸	۲۷۹۲۱۹,۲	۱۸۸۲۸۸۶,۰	۱۵۲۷۰۵۴,۱	۵۰۸۶۲۵,۷	۵۸۹۸۸۵,۶	۲۷۵۰۲۱۵,۴	۲۴۱۹۳۵۶,۳
سیونیک	۱۴۵۸,۳	۱۲۱۸,۱	۲۹۹۴۲,۵	۳۳۴۹۳,۴	۴۳۷۱۹,۹	۳۸۹۳۶,۱	۴۴۱۱۵۶,۵	۴۶۳۵۷۹,۴	۵۱۶۲۷۷,۲	۵۳۷۲۲۷,۰

ساختار تولید صنعتی به تفکیک بخش‌های تولیدی - درصد

	تأمین آب، فاضلاب، مدیریت پسماند و فعالیت‌های پاک‌سازی/اصلاح محیط‌زیست		تولید و توزیع برق، آب و گاز		صنایع تبدیلی و کارخانه‌ای		صنایع معدنی		کل صنایع	
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱
ارمنستان	۱,۰	۱,۰	۱۲,۰	۱۱,۵	۶۸,۵	۶۳,۱	۱۸,۵	۲۴,۴	۱۰۰	۱۰۰
سیونیک	۰,۳	۰,۲	۵,۸	۶,۲	۸,۵	۷,۳	۸۵,۴	۸۶,۳	۱۰۰	۱۰۰

تولید محصول صنعتی بر اساس نوع فعالیت اقتصادی، سال ۲۰۲۲

صنایع	شاخص حجم تولید صنعتی، به درصد	فروش/تحويل محصولات ساخته شده به قیمت های جاری، میلیون درام	حجم تولید محصولات تولید شده، به قیمت های جاری، میلیون درام
صنعت معدن و استخراج مواد معدنی	۱۰۴،۹	۴۴۴۰۱۷،۰	۴۴۱۱۵۶،۵
صنعت تولیدی/کارخانه ای	۹۹،۴	۴۳۶۸۴،۳	۴۳۷۱۹،۹
تعمیر و نصب ماشین آلات و تجهیزات	۱۱۰،۲	۳۸۶،۸	۳۸۶،۷
تولید و تأمین برق، گاز، بخار و تهویه مطبوع	۷۸،۱	۲۹۹۴۲،۵	۲۹۹۴۲،۵
تأمین آب، فاضلاب، مدیریت پسماند و فعالیت های پاکسازی محیط	۱۱۱،۳	۱۴۵۸،۳	۱۴۵۸،۳

- کشاورزی و دامداری

کشاورزی و دامداری یکی از ستون های اصلی اقتصاد استان سیونیک است. حدود ۷۴٪ از مساحت استان قابل کشاورزی است و محصولات اصلی استان شامل غلات (گندم و جو)، سیب زمینی و سبزیجات است و برخی مناطق به پرورش ماهی و طیور نیز مشغول هستند.

تولید ناخالص کشاورزی - به قیمت جاری، میلیارد درام

کل		بخش				سهم درصدی		
		زراعت و باغداری		دامپروری				
۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	
۹۳۴,۴	۱۰۲۱,۷	۴۶۹,۱	۵۱۹,۲	۴۶۵,۳	۵۰۲,۵	۱۰۰	۱۰۰	ارمنستان
۵۹,۵	۶۵,۱	۱۶,۴	۲۱,۸	۴۳,۱	۴۳,۳	۶,۴	۶,۴	سیونیک

- ساخت و ساز

استان سیونیک در سال های اخیر در بخش کارهای نصب و مونتاژ رشد قابل توجهی داشته و سهم استان در این بخش افزایش یافته است. با این حال، رشد کل ساخت و ساز در سیونیک کمتر از میانگین کشوری بوده است. علاوه بر این، شاخص بهره برداری از دارایی های سرمایه ای در استان کاهش قابل توجهی را نشان می دهد که نیازمند بررسی علل آن است؛ این کاهش می تواند ناشی از کاهش پروژه های عمرانی بزرگ یا انتقال سرمایه باشد.

شاخص های اصلی بخش ساخت و ساز، به قیمت جاری - میلیون درام

شامل کارهای نصب و مونتاژ		ساخت و ساز		بهره برداری از دارایی های سرمایه ای		
۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	
۴۳۲۸۰۰،۹	۵۲۶۵۹۸،۱	۵۹۷۱۰۱،۶	۵۱۰۹۳۷،۴	۳۰۹۸۴۶،۶	۴۰۴۳۷۰،۹	ارمنستان
۲۷۵۷۳،۷	۴۸۷۰۹،۹	۵۳۳۵،۱	۵۰۷۵۷،۱	۳۲۴۹۹،۲	۱۴۳۹۶،۸	سیونیک

- خرده فروشی

گردش مالی خرده‌فروشی (میلیون درهم)

۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	
۱۷۲۷۹۵۹,۸	۱۵۲۷۲۴,۴	۱۳۲۵۲۵۲,۵	۱۵۴۹۹۸۷,۰	۱۴۱۱۷۷۱,۸	ارمنستان
۳۶۶۶۹,۹	۳۱۶۳۹,۲	۲۵۸۷۵,۹	۲۴۱۶۶,۰	۲۲۷۱۷,۳	سیونیک

گردش مالی خرده‌فروشی در کل کشور و استان سیونیک طی سال‌های اخیر روندی افزایشی و پایدار داشته است. اگرچه سرعت رشد در سیونیک نسبت به میانگین کشوری کمی کندتر است، اما همچنان روند مثبت و رو به افزایش خود را حفظ کرده است.

- خدمات

ارزش تولید خدمات - میلیون درهم

۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	
۲۶۴۵۳۴۶,۸	۱۹۱۴۹۳۶,۶	۱۷۲۱۷۳۵,۵	۱۹۹۳۴۳۹,۳	۱۷۲۵۸۴۰,۲	ارمنستان
۴۲۱۸۸,۲	۲۷۶۳۵,۱	۲۴۸۹۷,۲	۲۵۵۰۱,۶	۴۳۹۷۵,۱	سیونیک

ارزش تولید خدمات در کل کشور و استان سیونیک طی سال‌های اخیر روندی افزایشی کلی داشته است. با وجود اینکه رشد در سیونیک نوساناتی داشته و کمتر از میانگین کشوری است، بخش خدمات استان همچنان نقش پایداری در اقتصاد منطقه ایفا می‌کند.

زیر ساخت‌ها

طول جاده‌های محلی (استانی) به تفکیک استان‌ها، در پایان سال - کیلومتر

	ترانزیت		سازه سبک		سرمايه‌ای		کل	
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱
ارمنستان	۱۳۶۰,۱	۱۳۶۸,۸	۷۳۴,۰	۷۴۱,۴	۱۶۹۵,۹	۱۶۷۹,۸	۳۷۹۰,۰	۳۷۹۰,۰
سیونیک	۳۱۶,۲	۳۳۹,۲	۸۷,۴	۱۰۹,۲	۹۶,۱	۵۱,۳	۴۹۹,۰	۴۹۹,۷

شاخص‌های اصلی بخش ارتباطات

	تعداد دستگاه‌های تلفن اصلی، هزار عدد		تعداد ایستگاه‌ها و زیرایستگاه‌های تلفن، واحد		
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	
ارمنستان	۲۱	۱۳۴	۳۸۲,۹	۴۱۹,۲	
سیونیک	۱	۲۱	۱۴,۴	۱۵,۳	

طول کل شبکه گاز شهری و تعداد آپارتمان‌ها و واحدهای مسکونی دارای گاز، به تفکیک شهرها/شهرک‌ها، ۲۰۲۲

تعداد آپارتمان‌ها و واحدهای مسکونی دارای گاز در پایان سال	طول کل شبکه فعال خیابانی، کیلومتر	
۲۱۴۴۷	۳۷۰,۲	سیونیک

طول کل شبکه آبرسانی در سکونگاه‌ها - کیلومتر

	شبکه بین محله‌ای و بین خانگی		نیازمند تعویض		شبکه خیابانی		خطوط آبرسانی	
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۱
ارمنستان	۱۷۱۱,۲	۱۷۰۲,۲	۳۱۷۸,۲	۳۳۰۲,۱	۸۸۰۷,۴	۸۸۱۶,۴	۵۶۵۲,۴	۵۶۴۹,۴
سیونیک	۱۰۶,۰	۱۰۵,۰	۱۶۵,۳	۱۷۴,۷	۴۹۴,۶	۴۰۹,۶	۵۶۱,۳	۵۵۸,۳

ایران و فرصت‌ها در کریدور زنگزور: جمع‌بندی تحلیلی

تجارت اتحادیه اروپا با پنج کشور حاشیه دریای خزر حدود ۳۷۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. هرچند سهم این کشورها از کل تجارت کالایی اتحادیه اروپا تنها حدود ۳ درصد است، اما بیش از یک‌چهارم واردات سوخت اتحادیه اروپا از این منطقه تأمین می‌شود. بنابراین، در بررسی کریدور زنگزور، تجارت انرژی اهمیت بیشتری نسبت به تجارت کالا دارد. همکاری و رقابت میان کشورهای حاشیه خزر عمدتاً حول محور انرژی شکل گرفته است.

روسیه شریک تجاری اصلی اتحادیه اروپا در این منطقه محسوب می‌شود و تلاش می‌کند نقش رهبری در حمل‌ونقل انرژی حاشیه خزر را حفظ کند. در مقابل، اتحادیه اروپا، آسیای مرکزی و جمهوری آذربایجان را به‌عنوان منابع مهم برای تنوع‌بخشی به تأمین انرژی خود در نظر گرفته است.

همه کشورهای حاشیه دریای خزر تا حد زیادی به صادرات سوخت وابسته‌اند، در حالی که کشورهای اتحادیه اروپا، به‌ویژه در اروپای جنوبی، خودکفا نیستند. این وضعیت زمینه‌ساز گسترش تجارت و همکاری انرژی میان دو منطقه است. پیوندهای تجاری در این حوزه تحت تأثیر عواملی چون نوسان قیمت سوخت، توسعه خطوط لوله، تحریم‌ها و تغییر مسیر صادرات سوخت‌های جایگزین قرار دارند. در حال حاضر، سوخت صادراتی روسیه، قزاقستان و آذربایجان عمدتاً به سمت غرب و صادرات ایران و ترکمنستان بیشتر به سوی شرق هدایت می‌شود.

هر چند برخی مطالعات نشان می‌دهند که تجارت دوجانبه سوخت میان دو منطقه، وابستگی مستقیمی به فاصله جغرافیایی یا سطح خودکفایی انرژی کشورهای اروپایی ندارد؛ بلکه تولید ناخالص داخلی کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ظرفیت‌های صادراتی کشورهای حاشیه خزر، عوامل تعیین‌کننده اصلی مسیرهای تأمین انرژی هستند. از میان کشورهای اروپایی، مالت، کرواسی، یونان، هلند و ایتالیا واردکنندگان اصلی سوخت از منطقه خزر هستند، در حالی که قزاقستان و روسیه صادرکنندگان عمده محسوب می‌شوند.

فراتر از تجارت انرژی و کالا، کریدور زنگزور اهمیت ژئوپولیتیکی ویژه‌ای دارد. حتی پیش از تشدید مناقشه میان ارمنستان و آذربایجان در سال ۲۰۲۰، کارشناسان بین‌المللی بر اهمیت این کریدور تأکید داشتند. شرکت آمریکایی Stratfor در گزارش مورخ ۲۷ ژوئن ۲۰۱۲ اعلام کرد:

«هر کسی که کنترل کریدور زنگزور را در دست گیرد، قادر خواهد بود نفوذ خود را به آناتولی تحت سلطه ترکیه، قفقاز داخلی تحت نفوذ روسیه و حتی سرزمین‌های مرکزی ایران گسترش دهد.»

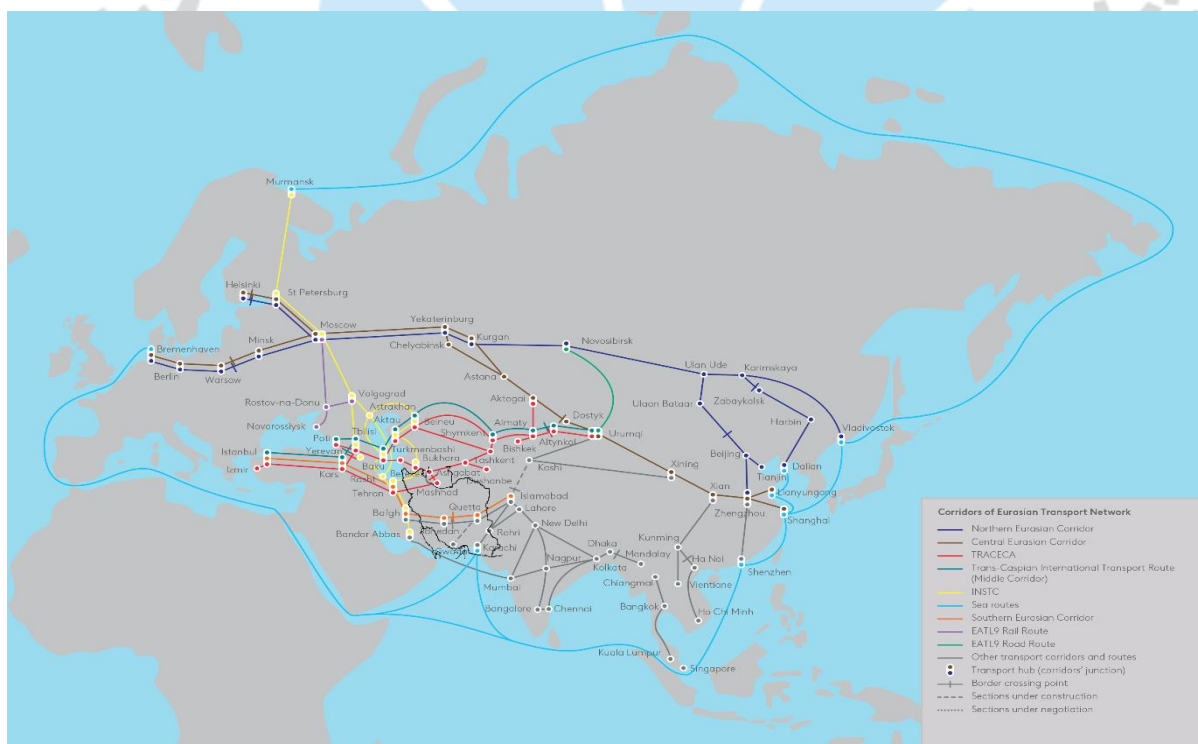
جمع‌بندی مقالات منتشرشده درباره بازیگران کریدور زنگزور نشان می‌دهد که اراده جمعی بین‌المللی (آمریکا، اروپا، ترکیه، ارمنستان و آذربایجان) بر نهایی شدن این کریدور است.

لذا در بحث کریدور زنگزور، منطقی خواهد بود که ایران با رویکردی فعال و راهبردی، ضمن احترام به حق مشروع کشورها برای تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری، تلاش کند سهم و منافع خود را از این تحولات منطقه‌ای تثبیت و تقویت کند. پرسش کلیدی این است که ایران چگونه می‌تواند شرایط موجود را به فرصتی راهبردی تبدیل کند؟

با تکیه بر اینکه «سیاست خارجی کشورها تا حد زیادی تحت تأثیر منافع اقتصادی و توانایی‌های اقتصادی آنها شکل می‌گیرد»^۹ در این مقاله تلاش شد تا منافع اقتصادی کریدور زنگزور برای ایران بررسی گردد. آنچه که از مقالات منتشر شده غیر ایرانی در خصوص منافع اقتصادی احتمالی برای ایران قابل استخراج است؛ در هفت محور اصلی قابل جمع‌بندی است:

۱. **حمل‌ونقل بین‌المللی:** با توجه به ظرفیت محدود کریدور میانی در مبادلات کالا، ایران همچنان می‌تواند با بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود در دو کریدور «شمال-جنوب» و «یک کمر بند-یک راه (طرح پیشنهادی چین)» که از خاک کشور عبور می‌کنند، جایگاه خود را در حمل‌ونقل بین‌المللی حفظ کند. تقریباً در تمام مطالعات، مزیت نسبی کریدورهای عبوری از خاک ایران مورد تأکید قرار گرفته است.

نقشه ۱۳- کریدورهای تجاری اوراسیا



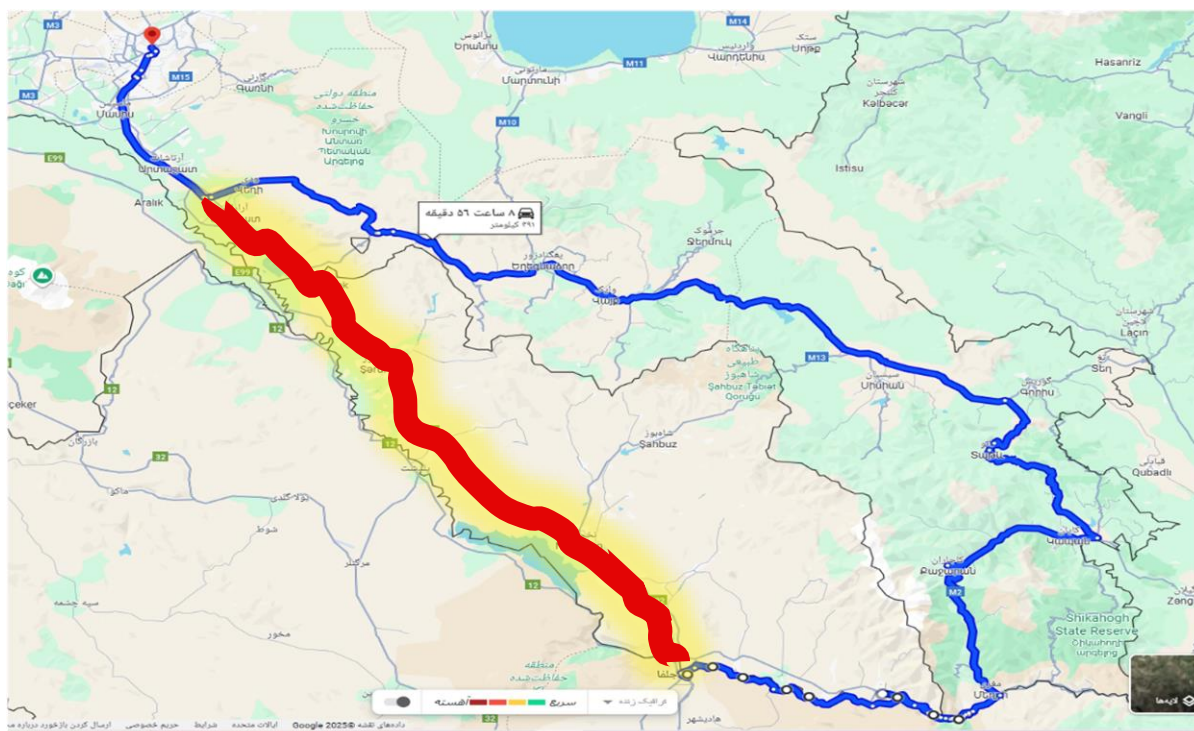
۲. **همکاری با ارمنستان:** تمایل ایروان به تقویت مسیر ترانزیتی خود با ایران، به‌ویژه به‌عنوان شاخه‌ای از کریدور شمال-جنوب (ایران-ارمنستان-گرجستان-دریای سیاه)، فرصت مناسبی برای ایران ایجاد می‌کند. این کریدور ضمن تسهیل دسترسی ایران به روسیه، جایگاه ایران را در کریدورهای حمل‌ونقلی تقویت می‌کند. ایران نیز به دنبال اتصال کریدور دریای سیاه - خلیج فارس (که از ارمنستان عبور می‌کند) به کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) (که از آذربایجان می‌گذرد) است. برای تحقق این هدف، ایران نیازمند دسترسی مستقیم ریلی به ارمنستان از طریق

^۹ Goldstein & Pevehouse, 2014; Wayne, 2000; Lanteigne, 2009

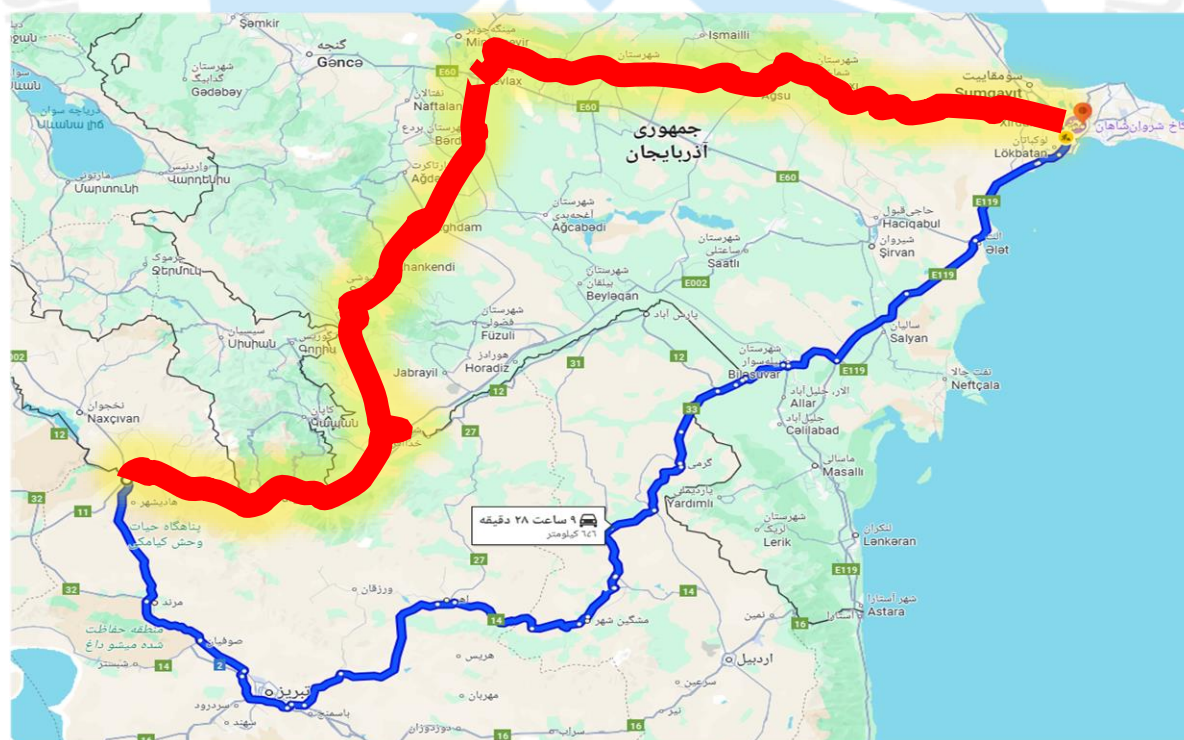
نخجوان است. در غیر این صورت، به دلیل شرایط سخت توپوگرافی، ایجاد خط آهن مستقیم با ارمنستان بسیار پرهزینه خواهد بود.

۳. **انتقال انرژی:** مسیر ایران همچنان گزینه‌ای اقتصادی برای انتقال گاز ترکمنستان محسوب می‌شود.
۴. **کریدور ارس:** مسیری پیشنهادی ایران که آذربایجان را به نخجوان وصل می‌کند. کریدور ارس می‌تواند به طور بالقوه بخشی از یک گذرگاه وسیع‌تر شرق - غرب یا کریدور میانی باشد که از روسیه و چین از طریق آسیای مرکزی، قفقاز، ایران و ترکیه امتداد یافته و تا اروپای شرقی و بریتانیا امتداد می‌یابد. با این حال، ایالات متحده با پروژه کریدور ارس مخالف است.
۵. **قیمت پایین سوخت:** در اکثر مطالعات به قیمت پایین سوخت به عنوان مزیت ایران برای ترانزیت کالا اشاره شده است.
۶. **تنوع شیوه‌های مختلف حمل نقل در ایران:** در بیشتر مطالعات به شیوه‌های مختلف لجستیک در ایران (مانند وجود بنادر و ...) اشاره شده است.
۷. **فرصت‌های اقتصادی در استان سیونیک:** استان سیونیک ارمنستان به لحاظ جمعیتی مهاجرپرست بوده (جمعیت ۲۰۱۱: ۱۴۱'۷۷۱ نفر؛ جمعیت ۲۰۲۲: ۱۳۴'۶۰۰ نفر) و نرخ بیکاری آن (۱۱.۶٪) کمتر از متوسط کشوری است. اقتصاد استان عمدتاً بر معدن و کشاورزی استوار است. تمرکز بر این بخش‌ها به عنوان فرصت‌های اقتصادی مشترک، ضمن ایجاد منافع اقتصادی برای ایران، حضور کشور را در قفقاز جنوبی تقویت می‌کند. از جمله این فرصت‌ها می‌توان به تعریف منطقه ویژه اقتصادی در استان سیونیک با مدیریت مشترک ارمنستان، آذربایجان و ایران اشاره کرد.^{۱۰}
۸. مسیر فعلی جلفا-ارمنستان با چالش‌های جدی در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت مواجه است. این مسیر عمدتاً از محورهای کوهستانی عبور می‌کند و وجود پیچ‌های تند و شیب‌های طولی زیاد موجب کاهش ایمنی، افزایش استهلاک ناوگان و محدود شدن ظرفیت تردد کامیون‌های سنگین شده است. علاوه بر این، تعرفه ۴۰۰ دلاری ترانزیت در این مسیر هزینه حمل‌ونقل را به شکل قابل توجهی افزایش داده و طولانی بودن زمان حمل کالا نیز کارایی لجستیکی را کاهش می‌دهد. با این حال، بازگشایی کریدور زنگزور و احیای مسیر تاریخی E002 می‌تواند بهبود چشمگیری در وضعیت ترانزیت منطقه ایجاد کند. مسیر E002 از مسیرهای هموارتر عبور می‌کند و پیچ‌وخم‌های کمتری دارد؛ به همین دلیل امکان تردد ناوگان سنگین و کامیون‌های بزرگ با ظرفیت بسیار بالاتر در آن فراهم است. احیای این مسیر نه تنها موجب کاهش هزینه‌های ترانزیت نسبت به مسیر فعلی می‌شود، بلکه زمان حمل کالا را نیز کوتاه‌تر کرده و کارایی لجستیکی را به میزان قابل توجهی افزایش می‌دهد.

^{۱۰} پروژه‌هایی از این دست نیازمند مطالعات گسترده امکان‌سنجی می‌باشد.



۹. مسیر فعلی جلفا-باکو-چین، به دلیل طولانی بودن مسیر و تعدد مراحل حمل، با زمان حمل و نقل نسبتاً بالا مواجه است. این موضوع موجب کاهش کارایی لجستیکی و افزایش هزینه‌های مرتبط با حمل کالا می‌شود. در مقابل، کریدور زنگزور با بهره‌گیری از مسیرهای هموارتر و دارای پیچ‌وخم کمتر، ظرفیت بسیار مناسبی برای عبور ناوگان سنگین و کامیون‌های بزرگ فراهم می‌کند. استفاده از این مسیر، علاوه بر کاهش هزینه‌ها نسبت به مسیر فعلی، باعث کوتاه‌تر شدن زمان حمل کالا و افزایش چشمگیر کارایی لجستیکی خواهد شد.



منطقه ویژه اقتصادی خورگوس - نمونه یک سرمایه‌گذاری مشترک موفق

مناطق ویژه اقتصادی در جهان نقش کلیدی در توسعه تجارت، لجستیک و سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی دارند. برای مشخص شدن موضوع و بررسی یک نمونه موفق، منطقه ویژه اقتصادی خورگوس در قزاقستان مورد مطالعه قرار گرفت. این منطقه در استان آلماتی، شهرستان پنفلوف، در جنوب شرقی قزاقستان و در مرز با چین قرار دارد و در سال ۲۰۱۲ با مساحتی حدود ۷۴۰٫۵ هکتار افتتاح شد. خورگوس یک خوشه لجستیکی و تجاری بسیار مهم در مرز قزاقستان و چین است و به‌عنوان دروازه‌ای کلیدی در مسیر «کمر بند و جاده» عمل می‌کند.

ساختار و اکوسیستم اقتصادی

منطقه ویژه اقتصادی خورگوس به چند بخش اصلی و زیرمجموعه تقسیم شده که هر کدام نقش خاصی در اکوسیستم اقتصادی آن دارند:

بندر خشک خورگوس: این بندر یکی از پروژه‌های کلیدی لجستیکی آسیای مرکزی و مؤلفه مهم ابتکار «کمر بند و جاده» چین است. در سال ۲۰۱۶ توسط منطقه ویژه اقتصادی خورگوس با سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن قزاقستان «تمیر ژولی» (۵۱٪)، شرکت کشتیرانی چین COSCO (۲۴٫۵٪) و بندر لیانیونگانگ (۲۴٫۵٪) ساخته شد. بندر خشک خورگوس بزرگترین بندر خشک آسیای میانه است و طیف کاملی از خدمات پردازش، ذخیره‌سازی و حمل و نقل کالا از چین به قزاقستان، کشورهای اتحادیه اروپا، آسیای میانه، حوزه خلیج فارس و خزر ارائه می‌دهد. در حال حاضر، حدود ۸۵ درصد ترانزیت زمینی چین-اروپا از مسیر قزاقستان عبور می‌کند و خورگوس به یکی از گلوگاه‌های جهانی تبدیل شده است.

پارک صنعتی: فعالیت‌های اصلی شامل تولید سبک و نیمه‌سنگین، مونتاژ ماشین‌آلات و تجهیزات، تولید لوازم خانگی و الکترونیکی، فرآوری و بسته‌بندی محصولات کشاورزی و مصالح ساختمانی است.

مرکز همکاری مرزی بین‌المللی و منطقه آزاد تجاری: این بخش‌ها با هدف تسهیل همکاری‌های تجاری و لجستیکی بین کشورهای آسیای مرکزی و چین و همچنین توسعه بازارهای صادراتی منطقه طراحی شده‌اند.

نقش سرمایه‌گذاری بین‌المللی: شرکت بنادر جهانی دبی (World DP) در این منطقه سرمایه‌گذاری کرده و ۵۱ درصد از سهام منطقه ویژه اقتصادی را در اختیار دارد. این سرمایه‌گذاری نقش کلیدی در توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و ترانزیتی خورگوس ایفا کرده است. مجموع سرمایه‌گذاری در منطقه بیش از ۱٫۵ میلیارد دلار برآورد شده و در حوزه حمل و نقل، بیش از ۳٫۵ میلیارد دلار طی ۱۵ سال گذشته سرمایه‌گذاری شده است.

در پایان لازم به ذکر است؛ موضوع مهمی چون کریدور زنگ‌زور نیازمند آن است که تمامی ابعاد سیاسی، اقتصادی، امنیتی و اجتماعی آن به‌دقت سنجیده شود. این گزارش صرفاً نگاهی گذرا به برخی مفاهیم کلیدی از جمله تجارت کالا و انرژی داشته و بی‌تردید انجام مطالعات تکمیلی و عمیق‌تر ضرورت دارد. در عین حال، باید به خاطر داشت که در دل هر تهدیدی، فرصتی نهفته است. بهره‌گیری از ظرفیت کارشناسان حوزه‌های مختلف می‌تواند چشم‌انداز جامعی از منافع این کریدور را برای ایران شناسایی کند.



تهیه شده در مرکز پژوهش های اتاق بازرگانی